LES FONCTIONNAIRES DE PROVINCE AU XVIII[e] SIÈCLE

---

# PERRONET

## INGÉNIEUR DE LA GÉNÉRALITÉ D'ALENÇON

(1737-1747)

PAR

HENRI CHEGUILLAUME



ALENÇON
TYPOGRAPHIE RENAUT-DE BROISE
PLACE D'ARMES

1891

à Monsieur de [illegible]

hommage respectueux

J. Chéguillaume

LES FONCTIONNAIRES DE PROVINCE AU XVIIIe SIÈCLE

# PERRONET

## INGÉNIEUR DE LA GÉNÉRALITÉ D'ALENÇON

(1737-1747).

TYPOGRAPHIE E. RENAUT-DE BROISE

LES FONCTIONNAIRES DE PROVINCE AU XVIIIe SIÈCLE

---

# PERRONET

## INGÉNIEUR DE LA GÉNÉRALITÉ D'ALENÇON

(1737-1747)

PAR

HENRI CHEGUILLAUME



ALENÇON

TYPOGRAPHIE RENAUT-DE BROISE

PLACE D'ARMES

—

1891

Extrait du *Bulletin de la Société Historique et Archéologique de l'Orne.*

LES FONCTIONNAIRES DE PROVINCE AU XVIII[e] SIÈCLE

# PERRONET

## INGÉNIEUR DE LA GÉNÉRALITÉ D'ALENÇON

(1737-1747).

« Le buste de Perronet pour Versailles a été commandé en « 1838 ; parmi les bienfaiteurs dont les images décorent la façade « de l'hôtel de ville de Paris, la statue de Perronet a été érigée « en 1837 ! Il y avait alors plus de quarante années que Londres, « à ce sujet, avait pris sur Paris l'avance, et que les Anglais « avaient décerné à Perronet des marques d'honneur que cette « nation ne prodigue pas facilement à nos grands hommes (1). « A Copenhague et dans le Nord, comme dans les contrées du « Sud, de Lisbonne à Saint-Pétersbourg, on a conservé la « mémoire de Perronet, et cependant, il faut l'avouer, il ne « serait pas difficile de trouver en France des personnes instruites « qui conviendront de bonne foi qu'elles ignoraient les droits « d'un français du nom Perronet aux respects de l'Europe « entière. »

(1) La Societé royale de Londres a fait placer son buste dans la salle des séances comme pendant à celui de Franklin.

Ainsi s'exprimait, en 1838, M. Jarry de Mancy, au début de l'article consacré à Perronet dans les biographies de la Société Monthyon et Francklin (1), et nous ne saurions mieux faire que de reproduire ici cette appréciation qui n'a rien perdu de son exactitude depuis cinquante ans. Après avoir été mêlé, pendant toute la seconde moitié du XVIIIe siècle, au mouvement scientifique et artistique de cette époque en France et en Europe, après avoir dirigé pendant toute cette période une des grandes administrations du Royaume, ayant reçu de son vivant les plus hautes distinctions, tant de la Royauté (2) que de l'Assemblée nationale (3), Perronet est tombé dans l'oubli et son nom n'est plus guère connu aujourd'hui que de quelques personnes qui l'ont entendu vaguement citer (4).

Encore sait-on fort peu de choses de sa vie. Lesage et De Prony, qui ont été inspecteurs de l'École des ponts et chaussées et qui avaient vécu dans l'intimité de Perronet, ont publié sur lui des notices biographiques très incomplètes et assez inexactes quant aux dates (5). En ce qui concerne le séjour de Perronet à Alençon, ils se bornent à le mentionner purement et simplement sans le moindre détail.

On trouve plus de renseignements sur la carrière de Perronet dans l'excellent ouvrage de M. Vignon, intitulé : « Études historiques sur l'Administration des voies publiques en France avant 1789 (6) ». Mais ces renseignements ont trait surtout aux services

(1) T. II, p. 317.

(2) Anobli en 1763.

(3) La loi du 18 août 1791 accorde à Jean-Rodolphe Perronet, par un article spécial, une pension annuelle de 22.600 livres, à raison de ses longs et excellents services.

(4) Son nom n'a même pas été inscrit sur la frise de la tour Eiffel.

(5) Notamment en ce qui concerne la date de sa naissance, M. Billaude a retrouvé l'acte de baptême de Perronet (paroisse de Surène). Il est né le 25 octobre 1708.

(6) Paris, Dunod, 1862, 4 vol. in-8°.

de Perronet après sa nomination à Paris. De ses travaux et de son administration en province, il n'est presque pas question ; ce qui s'explique tout naturellement d'ailleurs par le caractère général de l'ouvrage de M. Vignon. Voici ce qu'il en dit :

« L'ingénieur de la généralité d'Alençon s'était fait remarquer « par l'activité avec laquelle, aidé de deux sous-ingénieurs capa- « bles, de Voglie et Lallié, il avait dressé les plans des routes de « cette généralité, préparé les projets et organisé les ateliers. Cet « ingénieur était Perronet qui avait été placé à la tête du service « de cette généralité le 3 décembre 1737, après y avoir été peu « de temps sous-ingénieur.... » « ...Ce fut donc à Perronet « que, sur la proposition de Trudaine, le contrôleur général « Machault fit confier, par arrêt du 14 février 1747, la direction « du bureau des dessinateurs et des élèves ingénieurs des ponts « et chaussées (1). »

Il nous a paru intéressant de chercher à reconstituer cette période absolument inédite de la carrière du Premier ingénieur des ponts et chaussées de France, période pendant laquelle il se fit remarquer au point d'être choisi par Trudaine pour le poste important et nouveau de la direction de l'école.

Les archives départementales de l'Orne nous ont fourni un champ fertile d'investigations (2) et, au fur et à mesure que nous avancions dans nos recherches, nous découvrions une série de petits faits qui nous ont paru mériter d'être notés tant au point de vue de l'histoire du corps des ponts et chaussées qu'à celui de l'histoire locale.

(1) Vignon. Ét. historique, t. II, p. 100. M. Vignon a le premier donné les dates exactes.

(2) Nous devons adresser tous nos remerciements à M. Duval, archiviste du département de l'Orne, pour l'obligeance avec laquelle il s'est prêté à nos recherches et les a dirigées.

De là est sortie cette modeste étude qui n'est, à proprement parler, que la monographie d'une carrière d'un chef de service en province au siècle dernier.

I. *Arrivée de Perronet à Alençon. — L'ingénieur Guéroult. — L'intendant Lallemant de Levignen. — L'inspecteur général Lahite. — Organisation générale du service.*

Nous n'avons pas trouvé la date précise à laquelle Perronet fut nommé sous-ingénieur à Alençon. M. Tarbé de Saint-Hardouin dit que ce fut en 1736 (1).

Une gratification de mille livres, qui lui est accordée sur l'État du Roi de 1736, est ainsi libellée : « pour lui tenir lieu de rem-« boursement des frais extraordinaires par lui faits à l'occasion « des cartes et plans qu'il a levés depuis le 1er mars 1736, jusqu'au « dernier décembre 1738. » Cela peut laisser supposer qu'il a été nommé le 1er mars 1736. On trouve peu de traces de son action pendant cette période de début où il n'était qu'en sous-ordre. Un détail estimatif est signé de lui :

« Le présent détail fait par nous sous-inspecteur de la généra-« lité d'Alençon, aux Murgers (2), ce 5 mai 1737. — Perronet. »

C'est ici le lieu d'indiquer en quelques mots quelle était l'organisation de l'administration des ponts et chaussées à cette époque.

La direction générale occupée par Dubois (le frère du cardinal) venait d'être supprimée.

A la tête de l'administration se trouvait le contrôleur général Orry, assisté du conseiller d'État d'Ormesson, *chargé du détail.*

(1) Notices biographiques sur les Ingénieurs des ponts et chaussées, p. 24. — Paris, Baudry, 1884.

(2) Les Murgers ou les Meurgers, village aujourd'hui disparu.

Pour la partie technique : un inspecteur général, Lahite ; un premier ingénieur, Gabriel ; trois inspecteurs, de Fayolle, Gautier et Boffrand.

Dans les provinces, un ingénieur au chef-lieu de chaque généralité (aujourd'hui ingénieur en chef). Puis un certain nombre de sous-inspecteurs et sous-ingénieurs (ingénieurs ordinaires actuels). La différence entre ces deux grades consistait en ce que le sous-ingénieur dépendait de l'ingénieur de la généralité, au lieu que le sous-inspecteur relevait directement de l'inspecteur chargé du service à Paris. Mais dans la pratique, les deux dénominations s'employaient couramment l'une pour l'autre et les fonctions étaient d'ailleurs identiques. Enfin des conducteurs principaux, des conducteurs et des piqueurs.

L'ingénieur de la généralité d'Alençon était alors Guéroult qui occupait ce poste depuis vingt-un ans (février 1716). Cet ingénieur a eu une carrière administrative, dont les vicissitudes singulières méritent d'être rappelées :

Nommé inspecteur général aux appointements de 6.000 livres, par l'arrêt du 28 novembre 1713 qui instituait onze inspecteurs généraux des ponts et chaussées, il fut révoqué en même temps que ses collègues, par l'arrêt du 1er février 1716 qui modifiait l'organisation du corps. Replacé alors comme ingénieur de la généralité d'Alençon, il se fait révoquer en 1737, après vingt-un de services à Alençon. Et cette fois, la révocation n'est pas motivée comme la première par un changement dans l'organisation des grades, mais bien par l'impéritie du fonctionnaire. Enfin en 1747, après le départ de Perronet, il sollicitera et obtiendra de Trudaine une place de dessinateur expéditionnaire dans les bureaux de son successeur Chollet de Belle-Isle, aux appointements de 600 livres par an. Guéroult est mort à Alençon, le 25 février 1749.

Finir misérablement comme gratte-papier à 50 livres par mois, quand on avait si brillamment débuté par le grade d'inspecteur général obtenu d'emblée avec des appointements considérables, c'est dur.

Cette disgrâce, toutefois, n'était pas absolument imméritée, car Guéroult fut un très-médiocre ingénieur. Les annotations marginales, dont l'inspecteur général Lahite couvrait ses projets, ne laissent aucun doute à cet égard. Après l'avoir défendu à diverses reprises, l'intendant d'Alençon Lallemant de Levignen finit par demander sa révocation et il l'obtint.

Voici la lettre que d'Ormesson écrivait à ce sujet :

Paris le 16 novembre 1737.

Monsieur,

Vous avez souvent demandé la révocation du sieur Guéroult, et M. le Contrôleur général, fatigué des plaintes trop souvent répétées contre cet ingénieur, paroit déterminé à vous en délivrer si vous êtes toujours dans les mêmes sentimens. Ayez la bonté de me le marquer et en même tems si vous croyez le sieur Perronet aussi capable qu'on le dit de remplir cet emploi.

Je suis.. ..

Signé : D'ORMESSON.

La réponse de Levignen ne se fit pas attendre ; nous n'en avons pas retrouvé la minute, mais elle confirmait sans doute les bons renseignements déjà donnés sur le compte de Perronet, car une seconde lettre de d'Ormesson, en date du 6 décembre 1727, porte :

En conséquence de l'avis que vous m'avez donné par votre lettre du 21 novembre dernier, tant au sujet du sieur Guéroult que du sieur Perronet, M. le Contrôleur général a signé un arrest qui révoque le premier et commet celui-cy à sa place ..

Ce dernier passage de la lettre de d'Ormesson contient une erreur qu'il importe de relever. Le contrôleur général n'avait pas qualité pour nommer et révoquer les ingénieurs de sa propre autorité. Il fallait un arrêt du Roi en son conseil et l'expédition de celui du 3 décembre 1747, qui révoque Guéroult et nomme Perronet, ne laisse aucun doute à cet égard.

Nous citerons en entier ce document :

Le Roy estant informé que le sieur Guéroult, ingénieur des ponts et chaussées de la généralité d'Alençon, ne peut plus vacquer aux fonctions de son employ à cause de ses infirmités, et S. M. voulant pourvoir audit employ d'un sujet capable de le remplir. Ouï le rapport du sieur Orry, conseiller d'état ordinaire et au conseil royal, controlleur général des finances, Sa Majesté en son conseil a commis et commet le sieur Perronet, sous-ingénieur des ponts et chaussées de la généralité d'Alençon pour avoir à l'avenir, en la qualité d'ingénieur, aux lieu et place du sieur Guéroult, la conduite et inspection des travaux et ouvrages des ponts et chaussées de ladite généralité, dresser les devis et marchés sur lesquels les ouvrages seront publiés et adjugés, et délivrer les certificats et procès-verbaux de réception d'iceux ; le tout suivant les ordres et instructions qui lui seront données par ledit sieur controlleur général des finances, et aux appointements de 2 400 livres par an dont le fonds sera fait annuellement dans les États des ponts et chaussées, au chapitre de ladite généralité d'Alençon et dont le sieur Perronet sera payé sur sa simple quittance par le trésorier général des ponts et chaussées en exercice, à compter du jour et date du présent arrest, en rapportant néantmoins les certificats du sieur commissaire départy en ladite généralité qu'il s'est bien acquitté des fonctions de son employ d'ingénieur. Et seront sur le présent arrest toutes lettres nécessaires expédiées.

Fait au conseil d'État du Roy tenu à Versailles, le 3 décembre 1737. Collationné Eynaud.

Le libellé de cette arrêt indique fort exactement et les attributions de l'ingénieur et sa situation hiérarchique vis à vis de l'intendant ou commissaire départi. L'ingénieur exerce ses fonc-

tions sous la surveillance de ce dernier ; mais les ordres et instructions lui sont donnés par le contrôleur général. L'intendant certifie que l'ingénieur s'est bien acquitté de son emploi ; il constate le travail fait ; il ne le dirige pas.

Cette organisation, très rationnelle d'ailleurs, car les intendants ne pouvaient prétendre aux connaissances techniques nécessaires pour diriger le service, dut créer de fréquents conflits entre ces magistrats et les ingénieurs. Ces conflits paraissent avoir été rares dans la généralité d'Alençon.

On remarquera aussi, dans l'arrêt du 3 décembre 1737, le sentiment de délicatesse très probablement suggéré par Levignen, dans sa lettre du 21 décembre, par lequel on a dissimulé le vrai motif de la révocation de Guéroult. Ce motif était, comme on l'a vu, l'incapacité de cet ingénieur ; mais afin de ne pas attrister les derniers jours d'un vieux fonctionnaire, et pour ménager sa susceptibilité, on a donné comme raison officielle le mauvais état de sa santé.

L'année suivante, un arrêt du conseil, en date du 4 mars 1738, accorda à Guéroult sa vie durant une pension annuelle de 400 livres à titre de gratification pour ses services ; et les arrérages devaient en être payés à partir du jour de sa révocation. Mais cette disposition bienveillante avait été probablement perdue de vue, car nous trouvons, à ce sujet, une lettre écrite à de Levignen par Demotes, le premier commis au bureau des finances.

14 janvier 1740.

La dame Guéroult, Monsieur, représente que la pension accordée à son mari n'a pas encore été employée dans les États du Roy (1) et que cet

(1) L'État du Roi était la pièce comptable que nous comparerons à la situation définitive. L'Ingénieur dressait un projet d'état du Roi, que l'intendant visait et adressait au contrôleur général. Celui-ci vérifiait et au besoin modifiait les imputations et retournait à l'intendant la pièce définitivement arrêtée qui constituait alors l'état du Roi.

ancien ingénieur mourant de faim a été obligé de se retirer chez ses parents en attendant ce secours pour sa subsistance et celle de sa famille. Comme sa demande est fondée sur la justice et que je sais que vous aimez à la rendre, je suis persuadé que vous voudrez bien faire employer cette pension dans votre projet de 1739. . .

Les ordres furent donnés en conséquence et la pension de Guéroult figure très régulièrement sur tous les Etats du Roi à partir de 1739.

Par la suite, en 1747, il obtint, ainsi que nous l'avons déjà dit, d'être employé comme dessinateur au bureau de l'ingénieur qui était alors Chollet de Belle-Isle, successeur de Perronet. Levignen s'était entremis auprès de Trudaine pour lui obtenir cette faveur ; et l'en remerciait le 18 mai 1747 en ces termes :

Vous avez fait une bonne œuvre en accordant au sieur Guéroult, ancien ingénieur de mon département, une place de dessinateur pour les plans. Il a peu de bien et un fils à soutenir au service.

On peut inférer de là que Levignen n'avait point d'animosité à l'égard de Guéroult, et qu'en demandant sa révocation il avait eu principalement en vue la bonne marche du service. On doit en conclure aussi que si l'ingénieur n'avait pas été toujours habile, il n'avait pas du moins failli aux règles de la probité ; puisque loin de s'être enrichi pendant sa carrière, il se retirait après vingt-une années de service, pendant lesquelles il avait manié des sommes considérables, pauvre et mourant presque de faim.

Revenons à Perronet qui se trouvait à vingt-neuf ans ingénieur de généralité. Il avait pris possession du service et commencé à l'organiser. Toutefois, il n'avait pas en mains l'expédition de l'arrêt du 3 décembre 1737, qui le commettait et constituait son titre dans l'exercice de ses fonctions.



Cet arrêt avait été suivi de lettres patentes, en date du 2 jan-

vier 1738. Le tout devait être enregistré et subir un assez grand nombre de formalités. Ce ne fut que le 22 avril 1738 que furent adressées à l'intendance en bonne et due forme les expéditions de l'arrêt et des lettres patentes.

A ces dernières est demeurée épinglée une fiche écrite de la main de Lévignen :

Il faut faire faire une copie de l'arrest et lettres patentes icy jointes et faire une lettre pour moi à M. Perronet pour lui marquer que je suis charmé de lui avoir obtenu cette satisfaction, qu'il y a quelque chose à payer au bureau pour les expéditions et qu'il en écrive à M. Demotes (1).

Le ton de cette note témoigne assez des sentiments de bienveillance qui animaient Levignen à l'endroit de Perronet.

Lallemant de Levignen, qui est resté pendant quarante ans à la tête de la généralité d'Alençon (1726-1766), était un administrateur de premier ordre. « Il sera longtemps regretté dans la généralité, dit Odolant Desnos (2), par les bienfaits dont il a comblé tous les ordres pendant sa longue administration. Il y a peu de villes de la généralité qui ne lui soient redevables de quelque monument public.... Il a fait ouvrir plusieurs routes publiques, qui ont été ornées d'obélisques dont le plus remarquable se voit à la sortie d'Alençon vers Paris (3). »

(1) Demotes de Montgaillard, premier commis des trésoriers de France.

(2) *Mémoires historiques*, t. II, p. 457.

(3) Cet obélisque fut établi en 1738 et le carrefour des routes de Paris et de Caen (actuellement place de la Pyramide) fut agrandi.

Le devis de ces travaux daté du 5 décembre 1738 porte : Ce carrefour étant trop étroit, la pointe du cimetière Saint-Blaise (aujourd'hui le champ de foire) sera coupée sur 10 toises de longueur et 6 toises réduites de largeur... il sera construit un mur pour fermer le cimetière... il sera pratiqué dans le milieu dudit mur un eschallier.

Il sera fourni en outre 4 bornes à 8 pans autour de l'obélisque qui est à la porte du cimetière. Autour de l'obélisque, il sera posé une marche sur un plan oval jusqu'à 3 pieds tout au pourtour du piédestal octogone. Il sera posé autour de

Intendant à poigne, si l'on peut ainsi s'exprimer, il tenait tête volontiers aux ministres et à la cour, quand on voulait lui imposer des mesures qu'il jugeait contraires à l'intérêt de son département. De même, il soutenait les agents qui servaient près de lui, toujours prêt à s'entremettre pour leur procurer des gratifications ou de l'avancement. Aussi peut-on dire que, à part quelques vivacités et emportements fort rares, sa bienveillance fut constante à l'égard des ingénieurs et conducteurs.

Ce sentiment de la part de Levignen est d'autant plus à remarquer qu'il était loin d'être général. Il y avait, au contraire, le plus habituellement une animosité sourde de l'intendant contre l'ingénieur. Dans son *Essai sur la Voirie* (1), l'encyclopédiste Duclos relate ces dissentiments et les difficultés qui en résultaient pour le ministre chargé du détail :

« Mais si par une fatalité qui n'est que trop commune ils « (l'intendant et l'ingénieur) sont d'avis contraire, quel embarras ! « L'inspecteur mérite toute la confiance par ses lumières ; le « préfet est respectable par son rang.... Le ministre est obligé « de tenir la balance dans un équilibre très difficile entre l'inten-

l'obélisque une barrière sur un plan octogone semblable à celui du piédestal et à 5 pieds dudit. Au devant de chacun des 8 poteaux, il sera posé une borne en pierre brute de Hertré.

L'obélisque portait l'inscription suivante :

Ludovico XV
Regi Christianissimo
Quod
Pace in suas leges confecta
Ampliando populorum commercio
Consuluit
Viis regiis undecumque
Apertis, stratis et munitis
M DCC XXXVIII

(1) Essai sur les ponts et chaussées, la voirie et les corvées (par Duclos). Amsterdam, Châtelain, 1759.

« dant qui veut ordonner à son gré et l'ingénieur qui ne veut « obéir qu'à l'autorité première, de laquelle il tire tout son relief « et qui se glorifie de la faire valoir. Un autre genre de contra- « dictions s'élève entre les subdélégués, soutenus de l'intendant « qu'ils représentent et les ingénieurs qui veulent les primer. « La vanité inséparable du cœur humain appelle la discorde. « Elle souffle son poison sur leur rivaux et leur suite : la dissen- « tion s'y met, et de là des jalousies naissent, des haines, des « querelles, de faux rapports, quelquefois des dénonciations et « des accusations odieuses (1). »

Ce petit tableau rétrospectif de mœurs administratives a bien son intérêt. D'aucuns le commenteraient et ne manqueraient point de rappeler la célèbre parole de Salomon dans l'Ecclésiaste. Ne nous engageons pas dans cette voie qui pourrait nous entraîner un peu loin et bornons-nous à constater que la généralité d'Alençon, grâce à l'excellent esprit qui régnait de part et d'autre, faisait une heureuse exception à l'état de choses rapporté par Duclos.

## II. *Débuts de Perronet comme ingénieur. — Les projets. — Les tournées.*

Ce que nous avons rapporté de Guéroult ne doit pas donner une très haute idée du bon ordre qui pouvait régner dans le service au moment où Perronet était appelé à en prendre la direction. Et, sauf quelques exceptions, les choses n'allaient sans doute guère mieux dans les autres départements, si l'on en juge par cette circulaire que le contrôleur général Orry adressait aux intendants :

(1) Loc. cit., p. 54.

Le 27 mars 1738.

J'ai vu avec plus de peine que je ne puis vous l'exprimer combien peu d'ingénieurs sont attentifs à dresser régulièrement leurs devis et les estimations qui doivent en résulter. Cette épreuve digracieuse de négligence ou d'incapacité dans ces officiers m'a fait penser qu'il étoit indispensable de leur donner des modèles. .

A la circulaire se trouve annexé un modèle imprimé pour le détail d'un ponceau, modèle dressé par l'inspecteur général Lahite. C'est, pensons-nous, le premier exemple des *types* recommandés par l'administration.

La circulaire recommande en outre de ne jamais commencer les ouvrages avant que les devis aient été approuvés. « Je vous prie, dit Orry avec insistance, de recommander si étroitement l'exécution de ce chef qu'il n'y soit jamais contrevenu. J'en avertis moi-même les ingénieurs par une circulaire ».

Nous devons à la vérité de reconnaître que cette dernière prescription n'a jamais été bien strictement suivie par Perronet qui, du reste, ne paraît pas s'être montré bien soucieux en général des injonctions du pouvoir central Il avait confiance en lui-même et du moment qu'il était d'accord avec l'intendant, il marchait de l'avant sans trop s'inquiéter du sort que le contrôleur général réservait à ses devis, sauf à se débrouiller après coup dans le cas où les projets auraient été modifiés à Paris. Quand Orry s'en apercevait, il marquait son mécontentement ; ainsi qu'en témoigne une lettre de lui à Levignen, du 12 mai 1742 (de Fontainebleau) :

Cette méthode, écrit-il, constitue un rôle de dépense et non un devis. Vous savez combien j'ai à cœur de faire observer les règles que j'ai données pour cette matière. Je vous prie de ne plus permettre qu'il soit fait aucuns travaux, dont les projets ne m'aient été préalablement envoyés pour avoir mon approbation.

Dans la même lettre, il relève une autre irrégularité qui consistait à comprendre dans le montant des adjudications les appointements des conducteurs et même des sous-ingénieurs.

Ce vice de comptabilité avait été cependant réformé par un arrêt du conseil de 1729, que cite M. Vignon (1) ; on ne pouvait le déraciner. Et malgré les mercuriales d'Orry, il continua de se reproduire. Perronet et Levignen ne tinrent aucun compte de ces deux observations.

Mais en ce qui concerne le soin et l'exactitude à apporter dans la rédaction des devis et détails, Perronet n'avait pas attendu la circulaire d'Orry pour s'appliquer sérieusement à cette partie de son art et le premier projet qu'il adressa à Paris, après sa nomination comme ingénieur, lui valut les compliments les plus flatteurs.

Il s'agissait d'un pont de deux arches à construire sur le gué d'Olens, près de Bellesme.

Suivant sa coutume, Lahite a annoté en marge le devis et le détail ; et fidèle à ses principes, il prêche l'économie.

Comme il faut toujours aller à l'épargne tant qu'il est possible, lorsqu'elle ne préjudicie pas à la solidité, j'estime qu'il convient mieux supprimer la pile, rapprocher les culées et faire une seule arche surbaissée de douze pieds d'ouverture.

Mais, sauf cette réserve et quelques autres de moindre importance, il ne ménage pas ses éloges et résume ainsi son appréciation :

Sur le devis : « Ce devis est fort bien fait, les nottes que j'y ai mises ne tendent qu'à une plus grande perfection que j'exhorte néanmoins M. Perronet de suivre — à Paris, le 27 avril 1738. Lahite ».

Sur le détail : « Ce détail est fort bien fait et les prix en sont indiqués avec beaucoup de justice (sic) et d'intelligence et les calculs forts justes. A Paris, ce 27 avril avril 1738. Lahite ».

(1) Loc. ci ., t. II, p. 43.

Aussi M. d'Ormesson, en retournant à Levignen le projet approuvé, lui marque sa satisfaction et celle d'Orry.

7 mai 1738

Monsieur, j'ai rendu compte à M. le Contrôleur général du projet d'un pont à construire sur le gué d'Olens ; et de l'examen qui en a été fait par son ordre, il a vu avec plaisir que le sieur Perronet s'y est conduit avec intelligence ...

C'était bien débuter ; et ces compliments devaient faire augurer heureusement de la carrière de l'ingénieur.

A peine nommé Perronet avait vu ses attributions augmentées et son travail s'accroître. Dès le 15 décembre 1737, douze jours après l'arrêt qui le commettait ingénieur, on le chargeait de travaux dans la généralité de Paris.

« L'inspecteur des ponts et chaussées de la route de Dreux, « écrit d'Ormesson, ne pouvant s'y porter, ni même y envoyer « aucun de ses sous-inspecteurs à cause de l'extrême occupation « qu'on leur a donnée aux uns et aux autres... je crois que, « pour procurer la prompte exécution du projet, il convient de « charger le sieur Perronet, nouvel ingénieur de votre dépar- « tement, d'en avoir la conduite entière... »

Quelque temps après, on lui ajoutait encore un chantier dans la généralité de Rouen, sur le chemin de Nonancourt.

L'administration comprit d'ailleurs qu'un ingénieur ne pouvait à lui seul assurer convenablement une besogne aussi écrasante et, le 6 janvier 1738, Orry annonce à Levignen l'arrivée dans sa généralité du sieur Le Lorrain (1), sous-inspecteur, chargé de la conduite des travaux du Merlerault et du sieur Leguay, principal conducteur, pour ceux de la route de Lisieux.

(1) Le Lorrain de Sivry fut nommé, vers 1740, ingénieur en chef de la généralité de Metz.

Malgré ce secours, Perronet ne pouvait pas suffire à tout ce qu'on exigeait de lui. Il était d'ailleurs naturel qu'il s'occupât d'abord des travaux de son service, avant de songer à ceux des généralités de Paris et de Rouen, dont on l'avait gratifié par complément. Aussi négligea-t-il peut-être un peu trop ces derniers, ce qui lui attira une assez verte semonce de d'Ormesson.

Le 28 janvier 1739.

Monsieur, le sieur Perronet fut chargé l'année dernière, avec votre approbation, de conduire sur la généralité de Paris le rétablissement du chemin de Dreux à Châteauneuf et de veiller sur celle de Rouen à la réparation du chemin de Nonancourt, tous deux limitrophes de votre département.

Il n'a paru à Dreux qu'une demi-heure et, sous prétexte qu'il avait à dresser sous vos yeux l'état des dépenses de l'exercice 1738, dont les arrangemens doivent l'occuper une semaine au plus, il est encore à Alençon à ne rien faire de pressant.

Je vous prie de dire au sieur Perronet qu'il ait à se rendre immédiatement et à se tenir jusqu'au mois de mars prochain aux postes cy-dessus. S'il ne peut les suivre après ce tems-là, on tâchera d'y pourvoir.

Je suis, etc.

d'Ormesson.

Mais, d'après la rédaction de cettre lettre, nous avons tout lieu de supposer que les reproches s'adressaient en fait beaucoup plus à l'intendant qu'à l'ingénieur. Il est plus que probable que Levignen ne voyait pas d'un œil très favorable cet arrangement qui lui enlevait son ingénieur et le détournait des travaux de son département au profit de ses voisins. Aussi d'Ormesson rappelle-t-il que cette mesure n'a été prise qu'avec son approbation. Et c'était bien plutôt Levignen qui usait de son autorité morale pour retenir Perronet à Alençon, sous prétexte de dresser l'État de 1738 que ce dernier qui cherchât à éviter ainsi son travail. Peut-être même Perronet avait-il provoqué la lettre. En tout cas de la part de d'Ormesson qui tenait à ménager la susceptibilité de

l'intendant, c'était une façon assez normande d'arriver à ses fins, sans l'attaquer de front.

Ce n'est là qu'une supposition, mais elle est d'autant plus plausible que Perronet était loin d'être en disgrâce. Et quatre jours avant cette lettre comminatoire, d'Ormesson en écrivait une autre fort élogieuse pour informer Levignen qu'une gratification de mille livres était accordée au sieur Perronet « eu égard à « l'utilité des services de cet ingénieur, dont il m'est toujours « revenu de bons témoignages outre celui que vous lui accordez ».

Quoiqu'il en soit, Perronet partit de suite pour Dreux, où il resta jusqu'au 4 mars. De là, il se rendait sur la route du Mans, puis dans les différentes élections.

Dans une demande qu'il adresse à l'intendant pour obtenir une indemnité à raison de « ces transports continuels d'un lieu dans « un autre qui occasionnent beaucoup de frais, joint à ce qu'ayant « eu le malheur de tomber malade à Digny, il n'a pu être secouru « que par les médecins de Chartres, à la distance de sept lieues, « ce qui lui a coûté beaucoup plus cher que s'il avait été à « Alençon, lieu de sa résidence ordinaire », il donne ainsi le « résumé de ses tournées :

État du tems que le sieur Perronet a été absent d'Alençon, pendant les neuf premiers mois de l'année 1739 :

| | | |
|---|---|---|
| Depuis le 4 février jusqu'au 4 mars, employé à la conduite des travaux à Corvée, aux environs de Dreux, ce qui fait un mois, cy... | 1 m. | » j. |
| Du 1er avril au 3 juin, sur la route du Mans, ce qui fait.. | 2 | 2 |
| Du 8 juin au 28 juillet, en tournées pour faire commencer les travaux dans les différentes élections, et retourné ensuite sur la route du Mans, ce qui fait. ........................ | 1 | 20 |
| Total.. .............. | 4 m. | 22 j. |

L'intendant fit droit à sa demande et lui accorda une indemnité de 300 livres ; ce qui paraît d'ailleurs assez justifié.

Cet état d'emploi du temps peut donner une idée de ce qu'était alors le métier d'ingénieur. Il n'avait d'ailleurs pas encore de bureau à proprement parler et, tout en surveillant et dirigeant sur place les travaux en cours d'exécution, il dressait des devis et des détails pour la campagne suivante.

C'est ainsi que, pendant son séjour aux environs de Dreux, il expédie, daté de Digny le 25 mars 1739, les « devis et estimation des travaux à faire à prix d'argent entre Regmallard et Dreux, sur la route du Mans à Paris, pour perfectionner les chaussées de cailloutis qui ont été commencées à Corvée ».

## III. *Les entrepreneurs, les conducteurs, les adjudications fictives.*

Nous n'avons pas la prétention de donner la série chronologique des travaux faits. Et à vrai dire d'ailleurs, cette nomenclature serait sans grand intérêt. On employait l'argent pour le mieux, en parant au plus pressé; mais sans plan d'ensemble et en entreprenant trop de choses à la fois.

Nous noterons seulement au passage tout ce qui peut donner une idée générale du service aux divers points de vue du personnel, de l'administration, des entrepreneurs, etc.

Ces derniers, dès cette époque, connaissaient l'art des réclamations. C'est ainsi que le sieur Boulard, adjudicataire du bail d'entretien de la route d'Alençon à Paris, passé le 10 décembre 1736, demandait, en 1739, la résiliation de son bail et un dédommagement pour les pertes qu'il prétendait avoir subies. Mais une lettre de M d'Ormesson, en date du 30 janvier 1740, nous apprend que :

Cette indemnité lui a été refusée par la raison qu'un entrepreneur doit savoir ce qu'il fait quand il contracte un engagement et que le vrai moyen de leur apprendre à connoître la valeur des ouvrages est de ne pas les dédommager lorsqu'ils s'en chargent à trop bas prix.

Sévère, mais juste, M. d'Ormesson, et voilà résumée en peu de mots une bien excellente jurisprudence.

Dans une lettre de Perronet à l'un des commis de l'intendance (1), nous trouvons sur les entrepreneurs habituels quelques détails intéressants :

Alençon, 17 mars 1740.

Voicy enfin, Monsieur, la réception du pont de Grenne (2) (sic) qui, à la rigueur, n'est pas conforme au devis dans quelques articles ; mais il a été fait des ouvrages par augmentation et j'ai fait compensation du tout pour pouvoir terminer cette affaire.

Il reste dû à Gratien 300 livres sur ses ouvrages et il doit environ 400 livres à différens ouvriers. Il me paroitroit convenable que vous voulussiez bien dire à M. Courtin (3) qu'il retienne ces 300 livres, car il est bien certain que si Gratien reçoit cet argent, il n'en délivrera pas le quart. Il est bien fâcheux d'avoir affaire à de tels entrepreneurs.

Leclerc encore plus mauvais que Gratien, sans intelligence ny probité, est encore chargé du pavé de la route du Mans, et je crois cependant que M. l'Intendant avait décidé qu'on résilieroit son bail. Je vous prie, Monsieur, de me faire savoir si c'est sa dernière volonté et si je puis comprendre cet ouvrage dans l'état de cette année, au nom de la veuve Quillet. Il serait en bien meilleures mains quoiqu'en celles d'une femme ; n'est-ce pas assez dire qu'il ne peut être plus mal conduit que par Leclerc?

La situation n'était pas très brillante, et il ne semble pas qu'elle se soit beaucoup améliorée pendant le séjour de Perronet, car après le départ de celui-ci, Levignen, ayant à faire une adjudication de quelque importance, n'y procéda point à l'extinction des feux et à portes ouvertes, ainsi qu'il est d'usage, d'autant qu'en pareille occurrence, il se présente toutes sortes d'ouvriers, gueux

(1) Il y avait à l'intendance deux bureaux, ayant chacun à leur tête un principal commis. C'étaient à cette époque M Bailly et M. Desperrières. Leurs fonctions correspondaient à celles des chefs de division actuels. Ils avaient dans les bâtiments de l'intendance, faubourg Saint-Blaise, non-seulement leur cabinet, mais leur logement personnel pour eux et leur famille.

(2) L'Égrenne prend sa source au pied de la montagne de Brimbal

(3) M. Courtin était le trésorier des ponts et chaussées de la généralité d'Alençon.

et ignorants qui, sans connaître l'ouvrage ni sa valeur, mettent continuellement enchères par le désir de rester adjudicataires et qui n'ont d'autre objet que de recevoir quelqu'accompte sans achever les ouvrages (1).

Nous avouons ne pas trop comprendre les scrupules de Levignen, parce qu'il nous paraît démontré par l'examen critique des dossiers d'adjudication que nous avons compulsés, que cette adjudication publique à portes ouvertes et à l'extinction des feux n'était en réalité qu'un mythe.

Nous donnons ci-dessous la reproduction d'un procès-verbal d'adjudication. Ces documents s'établissaient sur une formule imprimée ; les mentions manuscrites sont ici reproduites en italiques.

LOUIS-FRANÇOIS LALLEMANT, CHEVALIER, *comte de Levignen, seigneur de Betz, Macqueline et Ormoy, conseiller du Roy en ses conseils, maître des requêtes ordinaires de son hôtel, intendant de justice, police et finances en la généralité d Alençon.*

Le Roy ayant été informé des ouvrages nécessaires pour la construction et réparation des ponts et chaussées de cette généralité, il auroit été fait des fonds dans les états des dits ponts et chaussées de l'année 1741, pour être employez aux dits ouvrages, et nous auroit donné ses ordres pour procéder aux adjudications: A quoy voulant satisfaire, nous aurions fait publier et afficher dans cette ville et dans les lieux accoutumez de cette généralité, qu'il seroit cejourd'huy *vingt-neufe jour de mars mil set cens quarante-deux* procédé par devant Nous en notre hôtel en cette ville d'Alençon, au bail et adjudication au rabais des dits ouvrages, auquel jour plusieurs entrepreneurs étant assemblez, Nous leur aurions fait faire lecture du devis ci-joint, fait par le sieur Perronet, ingénieur des dits ponts et chaussées, en datte *du 25 mars 1742, des ouvrages à faire pour la construction de quatre-vingt-quatre toises de longueur de chaussées de caillouty en deux parties, celle d'une pierrée à la porte de Châteauneuf et murs joignants, d'un bout de parapet au pont de Monvillette, le tout sur la grande route de Paris au Mans, la construction d'une chaussée*

(1) Plumitif général, C. 1113. Lettre à Trudaine du 26 août 1747.

*de caillouty de soixante-dix toises de longueur et autres ouvrages proche Brezolles. Et la construction d'un parapet le long de la chaussée du château d'Alençon, de cinquante-deux toises et demie de longueur.*

A la charge par les adjudicataires de donner bonne et suffisante caution, tant pour la sûreté des deniers du Roy, que pour l'exécution des dits ouvrages, desquels ils répondront un an du jour de la réception qui en sera faite par le dit ingénieur.

Lesquels ouvrages ont été mis à prix par *Philipes le Romain, à dix mile livres ; par François Gerboux, à neuf mile cinq cent livres ; par Jean-Baptiste Boullard, à neuf mile livres ; par Charles Lefort, à huit mile cinq cent livres ; par Jean Bisson, à huit mile livres ; par René Le Lieure, à sept mile six cent livres ; par François Gerboux, à sept mile trois cent livres ; par Jean-Baptiste Boullard, à sept mile livres ; par Jean Bisson, à six mile six cent livres ; par François Gerboux, à six mile trois cent livres ; par René Le Lieure, à six mile livres ; par Philipes le Romain, à cinq mile huit cent livres ; et par François Gerboux, à cinq mile cinq cent dix-neuf livres six sols six deniers.*

Et personne n'ayant voulu faire la condition du Roy meilleure : Nous, maître des requêtes et intendant susdit, avons au dit *François Gerboux*, comme moins disant, adjugé les dits ouvrages *pour et moyennant la somme de cinq mile cinq cent dix-neuf livres six sols six deniers.*

De laquelle somme le dit adjudicataire sera payé sur nos ordonnances des fonds faits et à faire dans les états du Roy, des dits ponts et chaussées.

Fait les jour et an que dessus *et a signé avec nous F. Gerboux et Lallemant de Levignen.*

Et à l'instant, le dit adjudicataire nous a présenté pour caution *Charles Lefort, demeurant à Lisieux*, lequel après avoir pris communication du dit devis et de la présente adjudication, s'est volontairement et solidairement obligé avec le dit adjudicataire, à l'entière exécution d'iceux, comme pour les propres deniers et affaires du Roy, et a signé : *Lefort, et F. Gerboux, et Lallemant de Levignen.*

Pour copie,

DE LEVIGNEN.

Sans doute, tout cela paraît au premier abord parfaitement régulier. Cependant il faut remarquer que la dernière mise, 5.519 livres 6 sols 6 deniers, représente *exactement* le montant

du devis; que cette mise est la seule contenant un appoint en sols et deniers, toutes les autres étant arrondies à cent livres. En outre, on trouve épinglée au devis qui a servi pour l'adjudication une petite fiche de la main de Perronet, qui porte : Ce travail doit être adjugé à Gerboux qui a un attelier à proximité.

Et il ne s'agit pas là d'un fait isolé motivé par quelque circonstance fortuite. Cette particularité se remarque à toutes les adjudications.

Invariablement, l'ouvrage est adjugé au montant exact du devis après une série de mises à prix plus élevées et en nombres ronds. Et presque toujours on retrouve encore épinglée au devis une fiche analogue à celle que nous venons de citer.

La rédaction varie ; mais l'idée est toujours la même :

M. l'Intendant a promis du travail pour cet hyver au nommé Le Romain, on pourrait lui attribuer cet ouvrage.

Ou encore :

Cet ouvrage convient au sieur Boullard, et le sieur Perronet lui a donné un extrait du devis pour lui donner le temps de faire ses réflexions sur les prix dont il se plaint ordinairement quoiqu'on n'use point de violence pour lui faire prendre les ouvrages dont il se charge.

Nous pourrions multiplier ces exemples desquels il ressort à notre avis que les offres successives inscrites complaisamment au corps du procès-verbal étaient purement imaginaires et ne se trouvaient là que pour les besoins de la chambre des comptes.

Par quel procédé arrivait-on à ce résultat? Nous ne saurions le dire. Il n'était pas de règle qu'on ne pût descendre au-dessous du prix du devis ; et empêcher le rabais de ceux qui auraient voulu faire la condition du Roi encore meilleure. Il n'aurait donc servi de rien de prévenir confidentiellement l'entrepreneur secrètement choisi.

Faut-il admettre un accord entre les concurrents de s'en rapporter au choix de l'ingénieur ou de l'intendant? Cela ne semble guère possible en semblable matière, quelles que soient d'ailleurs la puissance de l'intendant ou l'autorité de l'ingénieur.

D'ailleurs, il est à remarquer que ces procès-verbaux de prétendues adjudications ne sont jamais signés que par l'adjudicataire et sa caution. On n'y trouve jamais les signatures des candidats dénommés comme concurrents et évincés ; tandis que dans les adjudications régulières (et nous aurons occasion d'en citer au moins une, celle de l'église), le procès-verbal porte les signatures de toutes les personnes présentes.

Aussi inclinons-nous à croire qu'il n'y avait point d'adjudication du tout.

Le travail était donné ou attribué sur la proposition de Perronet et sous l'agrément de Levignen à un entrepreneur choisi d'avance qui le prenait au prix du devis.

On faisait signer l'entrepreneur en blanc au bas d'une formule de procès-verbal d'adjudication et le commis remplissait à son gré les vides de l'imprimé en y faisant figurer des enchères fictives.

Ajoutons enfin que les travaux se donnant par groupe, comme il fallait une caution, les entrepreneurs se rendaient réciproquement ce service.

## IV. *Polémique entre Perronet et l'inspecteur général Lahite.*

Au début de 1741, l'examen des projets, adressés par Perronet, donna lieu entre Lahite et lui à une assez vive correspondance.

Ces projets étaient au nombre de neuf, comprenant devis, détail estimatif et dessins ; ils étaient extrêmement soignés et à ce point de vue, sauf un petit nombre de critiques de détail,

Lahite ne marchande pas les compliments ; mais les prix paraissaient chers à l'appréciation du vieil inspecteur général et ses apostilles témoignent de ce sentiment. Il y mettait cependant beaucoup de formes. Ainsi sur une question de fondations, « j'aurais, dit-il, préféré un autre sistème. Au surplus, quand un « ingénieur, aussi expérimenté que M. Perronet, peut s'assurer « de la solidité, je ne m'oppose pas..... »

Voilà une appréciation flatteuse et qui montre que déjà Perronet s'était acquis une excellente réputation de constructeur.

Quant aux détails, presque tous se terminent par un résumé analogue à celui que nous reproduisons ci-après. Il figure sur un projet du 5 février 1741, montant à 30.188 livres 9 sols.

Ce détail est fait avec capacité et doit avoir coûté un grand travail à M. Perronet ; mais je ne puis lui dissimuler que j'en trouve la plupart des prix chers. Je le prie de faire en sorte de les diminuer et de se conformer à mes notes autant qu'il sera possible. Il ne sera pas nécessaire au surplus de me le renvoyer ici pour subir un second examen. M. Perronet y fera les changements qu'il trouvera possibles.

Paris, le 15 avril 1741. LAHITE.

L'observation était parfaite pour la forme et sans grande conséquence pour le fond, puisqu'en définitive on laissait Perronet maître de la situation et libre de faire les changements qu'il croirait possibles.

Une autre circonstance d'ailleurs suffisait à rendre superflue toute explication ultérieure. Les projets étaient adjugés depuis plus d'un mois, quand ils revinrent de Paris avec les observations de Lahite et une lettre du contrôleur général.

Ces neuf devis, dressés à des dates diverses entre le 5 janvier et le 4 mars 1741, furent tous adjugés ou plutôt donnés le 10 mars. Et les projets ne revinrent que le 22 avril.

Ce qui prouve en passant le peu de compte que tenait l'inten-

dant des prescriptions qu'Orry avait données avec tant d'insistance dans la circulaire du 17 mars 1738 (1).

Perronet aurait donc pu se borner à classer les observations de Lahite pour en tenir compte l'année suivante.

C'est ce qu'il ne fit point. Soit amour-propre de rédacteur, soit désir de justifier ses prix, il répondit par le détail à toutes les annotations de l'inspecteur général qui, à son tour, répliqua (toujours en marge), le 19 mai 1741, en clôturant le débat.

Dans l'ardeur de la controverse, le jeune ingénieur d'Alençon se laisse parfois entraîner à quelque vivacité. C'est ainsi que pour le prix de la pierre brute des carrières de Bellefontaine, près Mortagne, que Lahite trouvait bien cher (7 sols le pied cube pour le tirer, + 2 sols pour l'ébaucher). Perronnet avait observé : « C'est le prix que les carriers la vendent à Mortagne et je n'ai « point le talent de la leur faire donner à meilleur marché. »

Le bon Lahite lui répond : « Je vous fais mes repliques sans « aigreur et ne demande pas l'impossible ».

Toute cette pièce est extrêmement curieuse, nous nous bornons à reproduire la conclusion de Lahite, sorte de mercuriale paternelle, d'une bonhomie charmante :

M. Perronet se rend à une grande partie de mes notes. Il y en a d'autres où j'avoue m'être trompé, soit par erreur ou méprise à laquelle tous les hommes sont sujets, ou parce que les devis n'étoient pas assez instructifs. Il y en a quelques-unes sur lesquelles il demeure dans son sentiment pour des raisons qu'il allègue et que je ne pouvais savoir. Mais il était fort inutile qu'il prit la peine d'en venir aux éclaircissemens, puisque j'avais eu le soin de mettre au bas desdits devis que je l'exhortois à faire usage de mes nottes dans le cas où il n'y auroit point de raisons d'impossibilité de les suivre. Je l'exhorte donc de ne point ainsy doubler mon travail à l'avenir, en ayant d'ailleurs autant que j'en peux faire.

A Paris, le 19 mai 1741. LAHITE.

(1) Levignen tenait à adjuger de bonne heure, afin de donner plus de temps aux entrepreneurs pour se mettre en campagne.

La discussion était close ; nous avons dit qu'elle aurait pu ne point naître, et sur ce point nous partageons l'opinion de Lahite. Ne la regrettons pas toutefois, puisqu'elle nous permet de pénétrer plus à fond les rouages intimes de l'administration des ponts et chaussées, tels qu'ils fonctionnaient depuis 1716.

L'ingénieur adressait les plans et devis à l'intendant qui les transmettait au ministre. Celui-ci les soumettait à l'examen de l'inspecteur général qui, après avoir exprimé son avis au moyen d'annotations en marge, les remettait au ministre pour être retournés à l'intendant avec approbation ou non.

Ce n'était pas une mince besogne que celle de cet unique inspecteur général des ponts et chaussées. Lahite avait, en effet, un service de construction directement sous ses ordres. C'est ainsi qu'on lui doit le projet du pont de Compiègne (trois arches surbaissées de 24$^{m}$) exécuté de 1730 à 1733 et la reconstruction partielle du pont de Beaumont-sur-Oise en 1735 (1). Et comme on vient de le voir, il avait en outre à examiner et corriger les projets dressés en province.

Toutes les annotations en marge des devis, détails et rapports sont entièrement de sa main. Nous avons eu occasion d'en examiner un très grand nombre et nous pouvons dire qu'elles sont toujours marquées au coin du bons sens le plus sûr, et qu'elles ont pour but constant d'amener l'uniformité dans les méthodes, la clarté dans la rédaction et surtout l'épargne des deniers publics.

Au surplus, il ne gardait point copie de ces notes écrites au courant de la plume en regard de ce qui l'avait frappé. C'est ce qui explique que M. Vignon et M Tarbé, qui ont écrit d'après les documents du ministère des travaux publics, n'aient accordé qu'une faible mention à l'inspecteur général Lahite. Mais si on

(1) Tarbé de Saint-Hardouin. Notices biographiques, p 20.

étudie son œuvre, d'après les archives des généralités où sont conservés tous les projets annotés de sa main, il est impossible de méconnaître l'action considérable qu'il a exercée : Pendant vingt-sept ans, de 1716 à 1743, époque de sa mort, Lahite, investi de la plus haute charge du corps des ponts et chaussées, a dirigé par une sorte de dictature, au point de vue technique, le service des voies publiques de la France. Sans se noyer dans les détails, sans jamais *chercher la petite bête*, il a guidé paternellement les ingénieurs, redressant discrètement ce qui lui semblait mauvais, approuvant volontiers ce qui était bien, encourageant certaines innovations, stimulant le zèle de chacun à se rapprocher le plus possible de l'idéal qu'il n'a cessé de préconiser : l'économie dans la solidité.

D'autres ont été plus célèbres et l'éclat que prit notamment le nom de Perronet, à partir de 1750, a quelque peu rejeté dans l'ombre le souvenir de Lahite. Il ne faudrait pas oublier cependant que si Perronet a brillamment élargi la voie, c'est à Lahite que revient le mérite de l'avoir ouverte. Et il nous a semblé juste de rendre à ce grand ingénieur trop oublié le légitime hommage qui lui est dû.

Au reste, ce qui avait motivé cette polémique entre l'inspecteur général et Perronet, c'était bien moins sans doute les observations de Lahite, que la lettre du contrôleur général qui accompagnait le renvoi des dossiers.

Lahite, en effet, tout en gémissant un peu sur l'élévation des prix, rendait du moins hommage aux talents, à la capacité et au zèle de l'ingénieur. Orry, lui, ne retint que la cherté des prix, et ce n'était point une chose faite pour plaire à cet économe administrateur. Aussi bien sa lettre était-elle un peu raide.

Le 20 avril 1741.

Je me suis fait rendre compte des devis et détails... Vous verrez par les

notes qu'on y a mises combien le sieur Perronet a changé la face de votre département par rapport au prix des ouvrages. Il n'y a que cinq ans qu'on les adjugeait à moitié de leur valeur et on veut aujourd'huy les porter au double de ce qu'ils doivent coûter. Ces deux sortes d'excès sont également répréhensibles et vous devez réprimer celui-ci en fesant entendre à cet ingénieur que ce n'est pas le moyen d'acquérir ma confiance, ni d'obtenir des gratifications ; et je ne lui accorderai celle que vous me demandez pour lui que quand il l'aura méritée par une réduction conforme à la raison et à l'équité.....

Lahite, du reste, regretta sans nul doute cette conséquence de ses annotations ; et il avait trop d'estime pour les talents de Perronet pour laisser le contrôleur général sur cette mauvaise impression qui aurait été de nature à porter préjudice à un ingénieur, dont il reconnaissait hautement le mérite.

Aussi pour un projet expédié en mai (1), il n'a plus que des éloges sans la moindre restriction : « Le devis est bien fait et ne « laisse rien à désirer ; le détail est très bien fait, les prix en sont « bons, les toisés et calculs sont justes, hors une petite erreur que « j'ai cru apercevoir cy-contre. Paris, le 30 mai 1741. Lahite ».

Néanmoins, Perronet n'eut pas de gratification.

## V. *Chaussées d'empierrement.*

Dans tous les devis de cette époque et des années suivantes, on doit remarquer la tendance de Perronet à convertir le plus possible les vieilles chaussées pavées en chaussées de *caillouti*.

A cet égard, il a précédé de beaucoup Trésaguet, auquel on attribue communément l'honneur d'avoir généralisé en France les chaussées d'empierrement. Sans doute, Trésaguet opéra plus

(1) Construction de 340 toises de chaussées de caillouti entre Tillière et Verneuil et de 127 toises de chaussée pavée entre Saint-Maurice et Mortagne (8.506 livres).

en grand dans la généralité de Limoges que Perronet ne pouvait le faire alors à Alençon avec les ressources très limitées dont il disposait. Mais en tant que principes sur la confection des chaussées, on retrouve dans ses devis de 1742 et années suivantes à peu près tout ce que Trésaguet exposa plus tard dans le mémoire de 1775 qui fut, par ordre de l'assemblée des ponts et chaussées, envoyé à tous les ingénieurs.

Il y a plus, et nous avons relevé, dans un échange de notes d'avril 1742 entre Lahite et Perronet, une particularité assez curieuse. Lahite observait que Perronet avait omis de prévoir une couche de sable entre les couches de cailloux pour lier ceux-ci et Perronet répond : « L'expérience me démontre de plus en plus qu'il vaut mieux ne pas employer de sable et que les chaussées faites de cailloux et caillouti *pur, non mélangé de sable,* sont les meilleures et se comportent beaucoup mieux ».

La particularité est curieuse, disons-nous, parce que c'est là une idée qui n'avait pas cours du tout à cette époque. On peut même dire que son application est de date très récente. Et encore aujourd'hui faut-il insister beaucoup pour vaincre l'obstination des anciens conducteurs qui n'admettent pas qu'on puisse faire une chaussée sans sable pour la liaison.

Cette opération du convertissement, partout où Perronet put la faire, donna les meilleurs résultats et, dans une lettre que lui écrivait, en 1747, son successeur Chollet de Belle-Isle, celui-ci lui témoigne combien il apprécie le nouveau système : « J'ai « trouvé la route bien mauvaise à l'exception des parties conver- « ties en caillouti, dont la bonté et la solidité me font voir com- « bien il est essentiel de continuer cette conversion ». Et Chollet de Belle-Isle a d'autant mieux senti la différence qu'il a fait le voyage par le carrosse public dont le confortable laissait sans doute à désirer : « Je ne connais pas, dit-il, de voiture plus sujette,

« plus rude et plus ennuyeuse, je suis charmé de la connoître « pour n'en jamais plus faire usage (1) ».

Le convertissement des vieilles chaussées pavées en chaussées de caillouti ou d'empierrement soulevait une petite difficulté de forme. L'entretien de ces routes faisait en effet l'objet de baux pour plusieurs années ; et les devis de ces baux ne faisaient mention naturellement que de pavages. Comme le convertissement coûtait plus cher que le simple relevé à bout du vieux pavé, il fallait bien expliquer et justifier sur l'état du roi le surplus des dépenses.

Perronet avait porté sous la rubrique *nouveaux ouvrages* (2), la somme en excédant, « laquelle sera payée en sus du prix du « relevé à bout de l'ancien pavé qu'on supprimera, lequel sera « passé comme fait et payé à raison de six livres la toise sur les « fonds de l'entretien annuel ».

Cette rédaction fut jugée défectueuse et le contrôleur général fit cette observation :

Il faut que l'ingénieur fasse un devis et détail du prix des chaussées de caillouti, qu'il fasse ensuite l'évaluation du relevé à bout, afin de pouvoir établir la différence. Exemple par supposition :

| | |
|---|---|
| 1331 toises de caillouti à 16 livres 10 sols font........ | 21.961 l. 10 s. |
| 1331 toises de relevé à bout à 6 livres font........... | 7.986 » |
| L'adjudication doit être de....... .... | 13.975 l. 10 s. |

Il faudrait faire pareille opération en marge de chaque article de conversion et supprimer du texte le raisonnement final qui l'explique trop pour la Chambre des comptes et pas assez pour le bureau.

On voit que la Chambre des comptes avait une sérieuse raison d'être, puisque le ministre étudiait déjà les moyens d'éluder sa vigilance.

(1) Bibl. de l'École des Ponts et Chaussées. Mss. 723.
(2) État du Roi de 1743.

*ÉTAT GÉNÉRAL des Routes et Chemins de la Généralité d'Alençon et estimation sommaire de la réparation à faire sur chaque route au 1er novembre 1743.*

| GRANDES ROUTES, ROUTES ET CHEMINS compris leurs embranchements | Pavé de grès. | Pavé de pierre, de roc et de caillou. | Chaussées d'empierrement et de cailloutis roulantes. | Chaussées commencées à corvées et non roulantes. | Vuide ou terrain naturel | TOTAL | Nombre de ponts, arches et ponceaux | Superficie des chaussées à pavé. | Superficie des chaussées d'empierrement | ESTIMATION SOMMAIRE: Parties commencées à construire | ESTIMATION SOMMAIRE: Maçonnerie. | ESTIMATION SOMMAIRE: TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **GRANDES ROUTES** | t. | t. | | | | | | | | | | |
| De Paris en Bretagne, par Verneuil, Mortagne et Alençon... | 4034.4 | 27231.2.6 | 33847. » | » | 33352 | 98465.».6 | 80 | 78608.5.3 | 101134.3.» | | | |
| De Paris à Caen, par la Rivière-Thibouville et Lizieux..... | 304.» | 1722.3.6 | 5698 | 4642 | 23359 | 35725.3.6 | 48 | 5230.3.8 | 16561 | 350000 | 107060 | 466060 |
| **ROUTES** | | | | | | | | | | | | |
| De Paris au Mans, par Dreux, Châteauneuf-en-Thimerais et Bellesme........ | 32.4 | 1817.1.» | 30495 | 1145 | 26918 | 60438.4.» | 26 | 4857.4.6 | 92270 | 10662 | 264 | 10926 |
| De Paris à Saint-Malo, par Verneuil, Laigle, Le Melleraut, Argentan et Domfront........ | 42.» | 3019.».» | 4311. 3 | 589 | 64132.3 | 72094.».» | 31 | 7251.».6 | 11192 | 217771 | 70307 | 288078 |
| **GRANDS CHEMINS** | | | | | | | | | | | | |
| D'Alençon à Caen, par Sees, Argentan et Falaize.......... | 709.» | 15239.2 | 7109. 2 | » | 71823.4 | 94881.2.» | 85 | 39024.5.9 | 20041.».4 | | | |
| D'Alençon à Honfleur et au Hâvre-de-Grâce, par Seez, Le Melleraut et Lizieux........ | » | 2615.» | 1963 | » | 35908 | 40486 » | 10 | 6569.5 | 49.52.4 » | | | |
| D'Alençon à Rouen, par Seès, Le Melleraut et Bernay...... | 14.» | 200 | 279. » | » | 32606 | 33099 » | » | 535.» | 697.3 | | | |
| TOTAL................ | 5136.2 | 31844.3 | 83702. 5 | 6376 | 288129.1 | 435189 | 280 | 142678. 8 | 249848.4.4 | 587433 | 177631 | 765064 |

OBSERVATIONS :

Tout le pavé et les ponts portés par le présent État sont entretenus annuellement au frais du Roy, ce qui revient à 30958 l. Cette dépense pourra être diminuée doresenavant au moyen de ce qu'on convertira en cailloutis ou empierrement plusieurs des pièces de pavé à mesure qu'elles auront besoin d'être relevées à bout et lorsqu'on trouvera des matériaux convenables à proximité.

— Les chaussées de cailloutis et empierrement ne sont point entretenues à l'exception de 6191 t. sur la grande route de Bretagne, dans la partie de Saint-Maurice au Mesle-sur-Sarthe, dont la dépense est 1200 l. par an ; et 3364 t. près Saint-Maurice, qui doivent être réparées par la succession de M. le comte de Laval, suivant l'arrest du conseil du 2 avril 1742. Il reste 74147 t. qui ont déjà beaucoup souffert de ne l'avoir pas été depuis longtems.

— En 1736 on supprima l'entretien de celles qui avaient été comprises dans les baux de 1731 et 1732, montant à 28583 t. de longueur, lors des adjudications, ce qui occasionna une économie de 6070 l. sur le renouvellement des baux du 10 décembre 1736.

— Le surplus des 83702 t. de chaussée de cailloutis et d'empierrement qui ont été construites, depuis 1732, monte à 55119 l., dont 40881 t. faites à corvée, jusqu'en 1738 et 14238 t. à prix d'argent depuis ce temps.

— On voit par ce détail la nécessité de prendre un arrangement pour réparer ces chaussées dorénavant, mais en attendant, il est urgent de travailler aux plus mauvaises, dont la quantité est de 23432 t., scavoir : 14402 sur la grande route de Bretagne et 9048 sur celle du Mans, dont la dépense est estimée 3715 l.

— L'estimation des dépenses à faire pour finir les ouvrages qui ont été commencés sur la grande route de Caën comprend la totalité du chemin d'entre la Rivière-Thibouville et Lizieux, sur 8 lieues de longueur, celle de la route du Mans une partie de 1145 t. près Évron et celle de la route de Saint-Malo comprend le chemin de Laigle au Melleraut sur 5 lieues de longueur.

— Les ouvrages des deux premiers articles sont nécessaires ; et ceux des derniers seulement utiles pour conduire au haras du Roi, Argentan et Falaise, parce que la partie de la route de Saint-Malo au-delà d'Argentan, sur 13 lieues de longueur, jusqu'au bout de la Généralité d'Alençon, étant en plus grande partie impraticable l'hiver, il faudrait entreprendre de les faire en entier ; et même au-delà jusqu'à Saint-Malo, sur 22 lieues traversant une partie de la Bretagne, pour tirer beaucoup d'utilité de cette route, en sorte qu'il est préférable d'employer sur les routes de Caën et du Mans qui sont très-fréquentées et fort avancées, à moins qu'il ne plaise à la Cour d'en accorder suffisamment pour entreprendre le tout en même temps.

Fait par nous Ingénieur des Ponts et Chaussées de la Généralité d'Alençon, à Alençon, le 1er novembre 1743.

PERRONET.

*ÉTAT GÉNÉRAL des Routes et Chemins de la* *oute*

| GRANDES ROUTES, ROUTES ET CHEMINS compris leurs embranchements. | Pavé de grès. | MMAIRE d | Total |
|---|---|---|---|
| GRANDES ROUTES | | | |
| De Paris en Bretagne, par Verneuil, Mortagne et Alençon... | t. 4034.4 | | |
| De Paris à Caën, par la Rivière-Thibouville et Lizieux..... | 304.» | | 466060 |
| ROUTES | | | |
| De Paris au Mans, par Dreux, Châteauneuf-en-Thimerais et Bellesme.......................................... | 32.4 | | 10926 |
| De Paris à Saint-Malo, par Verneuil, Laigle, Le Melleraut, Argentan et Domfront................................ | 42.» | | 288078 |
| GRANDS CHEMINS | | | |
| D'Alençon à Caën, par Sées, Argentan et Falaize.......... | 709.» | | |
| D'Alençon à Honfleur et au Hâvre-de-Grâce, par Seez, Le Melleraut et Lizieux................................ | » | | |
| D'Alençon à Rouen, par Sees, Le Melleraut et Bernay...... | 14.» | | |
| Total................. | 5136.2 | | 765064 |

Tout le pavé et les ponts portés par le présent État sont entrete enavant au
moyen de ce qu'on convertira en caillouti ou empierrement plusieu matériaux
convenables à proximité.
— Les chaussées de caillouti et empierrement ne sont point entrete sur-Sarthe,
dont la dépense est 1200 l. par an; et 3364 t. près Saint-Maurice, ril 1742. Il
reste 74147 t. qui ont déjà beaucoup souffert de ne l'avoir pas été d
— En 1736 on supprima l'entretien de celles qui avaient été comp sionna une
économie de 6070 l. sur le renouvellement des baux du 10 décemb
— Le surplus des 83702 t. de chaussée de caillouti et d'empierreme 14238 t. à
prix d'argent depuis ce temps.
— On voit par ce détail la nécessité de prendre un arrangement p es, dont la
quantité est de 23432 t., scavoir : 14402 sur la grande route de Br
— L'estimation des dépenses à faire pour finir les ouvrages qui ont et Lizieux,
sur 8 lieues de longueur, celle de la route du Mans une partie de 1 lieues de
longueur.
— Les ouvrages des deux premiers articles sont nécessaires; et ceu de la route
de Saint-Malo au-delà d'Argentan, sur 13 lieues de longueur, jusqu ndre de les
faire en entier; et même au-delà jusqu'à Saint-Malo, sur 22 lieues able d'em-
ployer sur les routes de Caën et du Mans qui sont très-fréquentées t en même
temps.

Fait par nous Ingénieur des Ponts et Chaussées de la Gén

## VI. *Tableau des routes de la généralité.*

Vers cette époque on trouve un tableau dressé par Perronet et intitulé : *État général des routes et chemins de la généralité d'Alençon et Estimation sommaire de la dépense à faire sur chaque route au 1er novembre 1743.* Nous reproduisons ici ce document. On y voit que les routes étaient classées suivant leur importance en grandes routes, routes et grands chemins et que ces voies de communication, y compris leurs embranchements, formaient un total de 435.189 toises, soit environ 850 kilomètres. Le programme, esquissé en observations au bas de ce tableau, ne fut d'ailleurs jamais suivi.

VII. *Mort de Lahite. — Boffrand lui succède. — Trudaine remplace d'Ormesson. — Assemblée des ponts et chaussées. — Date véritable de sa fondation. — Doit-on l'attribuer à Trudaine? — Notes signalétiques.*

Nous arrivons à une période où les choses prennent une orientation nouvelle.

L'année 1743 est marquée par la mort de Lahite (1) et l'arrivée aux affaires de Trudaine comme chargé du détail, en remplacement de d'Ormesson (2).

Nous ne verrons plus les annotations de l'excellent inspecteur général. Son successeur fut Boffrand qui, l'année précédente, avait déjà été nommé premier ingénieur à la mort de Gabriel et qui, à celle de Lahite, réunit les deux charges de premier ingénieur et d'inspecteur général. Bien que ce dernier titre eût été jusqu'alors le plus élevé des deux, on conserva par habitude à Boffrand l'appellation de *Premier ingénieur* qui devint dès lors le plus haut grade du corps, et les quatre inspecteurs s'intitulèrent inspecteurs généraux.

Boffrand était un ingénieur éminent et avait une très grande réputation comme architecte (3) ; mais il ne pouvait à lui seul assurer les deux services importants qu'il avait réunis. On a vu que le seul service de Lahite donnait à ce dernier autant de travail qu'il en pouvait faire. Boffrand avait alors soixante-seize ans. Il publiait cette année même 1743 la description des procédés

(1) 8 janvier 1743.

(2) Trudaine fut commis à la direction des ponts et chaussées, par arrêt du conseil du 1er avril 1743. Il s'en occupait depuis déjà quelques mois.

(3) Il était membre de l'Académie d'Architecture depuis 1709. Plusieurs princes étrangers lui demandèrent les dessins d'édifices considérables, notamment le duc Léopold de Lorraine. — V. Vie des architectes, par Pingeron, t. II, p. 447.

employés pour fondre en bronze la statue équestre de Louis XIV (in-folio) et préparait la publication de son *Traité d'Architecture* qui parut en 1746 (in-folio).

Il achevait les ponts de Sens et de Pont-sur-Yonne, dont la construction lui était confiée.

On voit que, sans aide, il n'aurait certainement pas pu suffire à ces multiples travaux. Il est donc naturel de supposer qu'il ait cherché des auxiliaires dans les quatre inspecteurs en résidence à Paris qu'on commençait à appeler inspecteurs généraux. Et c'est de cette époque vraisemblablement que doit dater l'institution de l'Assemblée des ponts et chaussées.

Il est vrai que M. Vignon a indiqué avec une grande vraisemblance d'exactitude la date du 14 mai 1747 comme celle de la *première séance* de l'Assemblée des ponts et chaussées (1). Nous avons tout lieu de croire que M. Vignon a commis une erreur et l'institution de l'Assemblée des ponts et chaussées est un fait assez capital dans l'histoire du corps pour que nous indiquions ici les motifs sur lesquels nous établissons notre opinion.

Les devis et détails des travaux à faire en 1746, dressés en décembre 1745 et janvier 1746, avaient été adressés par de Levignen à Trudaine à la fin de janvier 1746.

Or tous ces devis, qui furent retournés à Alençon et qui sont conservés aux archives (2), portent *in fine* et en *post-scriptum* une annotation de la main de Perronet, dont voici l'une :

Le présent détail et devis ci-joint, *ayant été examinés à l'Assemblée des ponts et chaussées*, les observations jointes avec des apostilles de M. de Trudaine ont été renvoyées par ce ministre au sieur Perronet, le 15 avril 1746, avec le rapport de M. Boffrand en date du 3 du même mois, à quoi ledit ingénieur a répondu le 4 mai, et il est résulté du tout qu'il

(1) Études historiques, t. II, p. 101, et Pièces just., p. 297.
(2) Série C, 113.

serait retranché les sommes portées ci-devant pour les frais et l'entretien des équipages et outils qu'on ne veut point passer aux entrepreneurs, ce qui réduit le prix total de l'estimation à........ au lieu de........ ce qu'on doit également rectifier sur l'État du Roy de 1745.

A Alençon, le 5 mai 1746. PERRONET (1).

Il ressort incontestablement de ce document que l'Assemblée des ponts et chaussées existait et fonctionnait régulièrement sous ce titre avant 1747 et que sa première séance n'eut pas lieu le 13 mai 1747, puisqu'elle en tenait une en avril 1746.

L'erreur de M. Vignon est du reste facile à expliquer. Cet historien s'est appuyé sur le compte-rendu tenu par Perronet après sa nomination à Paris, des séances de l'Assemblée dont il faisait partie.

Or ce manuscrit, qui est conservé à la Bibliothèque de l'École des ponts et chaussées, porte : *première séance du 14 mai 1747*.

Il est vrai que le titre est ainsi libellé : *Remarques faites à l'assemblée des ponts et chaussées tenue tous les dimanches chez M. Trudaine et en sa présence à commencer de l'année 1748* (sic).

Il n'y a pas lieu d'attacher grande importance à cette erreur de quantième provenant de ce que le titre a été fait après coup ; il faut lire 1747, puisque immédiatement après ce titre on trouve : Première séance du 14 mai 1747. Mais on peut et on doit, ce semble inférer de cette rédaction, non pas que c'est à commencer de 1747 que l'Assemblée des ponts et chaussées a pris naissance, mais tout simplement ainsi qu'il est clairement dit que c'est à

(1) Cette annotation au bas des devis avait été nécessitée par l'irrégularité de forme que nous avons déjà signalée. Toutes les adjudications avaient eu lieu le 10 février, avant l'approbation et même l'examen des projets.

En présence des observations formelles du ministre sur le montant du détail, il devenait nécessaire de rectifier et les devis et les procès-verbaux d'adjudication.

Ces derniers furent refaits ; les entrepreneurs acceptèrent de les signer à nouveau, mais chose étrange, on leur laissa la date du 10 février.

commencer de 1747 que cette Assemblée s'est tenue *chez M. Trudaine.*

Elle existait en 1746, la chose ne saurait faire de doute après le post-scriptum du devis que nous avons rapporté ; mais ce n'est qu'à partir de 1747 qu'elle s'est tenue chez Trudaine et régulièrement tous les dimanches.

Où se tenait-elle avant cette époque ? Très probablement chez Boffrand qui, à raison de son âge, de son grade, de sa situation considérable, avait qualité pour la réunir et la présider.

Elle ne se composait sans doute alors que des quatre inspecteurs et des ingénieurs en résidence à Paris. Trudaine convoqua plus tard à ces réunions, lorsqu'elles se tinrent chez lui, les trois trésoriers de France et ses amis Camus et Mignot de Montigny, tous deux de l'Académie des Sciences. Mais il n'en est pas moins certain que l'Assemblée existait déjà et infiniment probable qu'elle se tenait chez Boffrand et que c'est lui qui en eut l'idée.

Nous nous sommes un peu étendu sur ce point, mais il est important, avons-nous dit, pour l'histoire des ponts et chaussées et il avait été jusqu'ici, croyons-nous, complètement ignoré.

D'ailleurs si nous enlevons à Trudaine le mérite de l'institution de cette assemblée qui devait rendre par la suite tant et de si grands services, il reste à son actif assez de créations et de réformes utiles pour que sa mémoire reste chez nous en grand honneur.

Nous n'avons pas à raconter ici tous les bienfaits de l'administration de Trudaine. Bornons-nous à constater qu'il témoigna dès le début de sa prise de possession du service l'intention de s'en occuper sérieusement et vraiment en détail.

Sa sollicitude le porta d'abord à désirer « de connoître tous ceux qui sont emploïés pour les ponts et chaussées soit comme emploïés par le Roy, soit comme entrepreneurs et même principaux ouvriers ».

Il demande donc, par une lettre du 17 décembre 1743, à Levignen un état signalétique. « Vous pouvez assurer l'ingénieur, ajoute-t-il, qu'il ne sera jamais compromis pour ce qu'il marquera sur chacun, ces états devant demeurer entièrement secrets. »

Nous ne pensons pas compromettre Perronet en violant, après cent cinquante ans, le secret des notes qu'il donnait à son sous-ingénieur Renard, suivant l'ordre du questionnaire posé par Trudaine.

Nom : Renard.
Résidence ordinaire : Lisieux.
Age : 40 ans.
Profession principale : Sous-Ingénieur.
Capacité : Habile dessinateur et laborieux, propre à lever un plan et à conduire un ouvrage.
Mœurs : Très sage.

Un des autres objets, sur lesquels se porta l'attention du nouvel intendant des ponts et chaussées, fut le lever des plans des routes.

## VIII. *Lever des plans. — Sous-ingénieurs. — Conducteurs. — Formation d'un bureau de dessinateurs à Alençon. — Demande d'augmentation de traitements. — Mésaventure arrivée au géographe Lallié.*

A peine arrivé à son nouveau poste, dit M. Vignon, Trudaine songea à presser et à régulariser l'exécution de la circulaire du contrôleur général, notamment en ce qui concernait le lever et le dessin des plans des routes sur lesquels les ingénieurs devaient tracer les nouvelles directions à suivre et délimiter les zones comprenant les paroisses à y appeler en corvée (1).

(1) Vignon, t. II, p. 99.

En 1744, il établit à Paris un bureau de trois dessinateurs, dont le chef fut un nommé Mariaval, puis sur un devis de la dépense à faire, il passa l'année suivante un bail de six ans à Mariaval sous la surveillance de Pitrou (l'un des quatre inspecteurs généraux).

M. Vignon voit dans ce bureau des dessinateurs de Mariaval, le berceau de l'école des ponts et chaussées. Nous ne saurions dire jusqu'à quel point cette appréciation est exacte. Toujours est-il qu'il se forma également à Alençon en 1744, sous la direction de Perronet et d'après les instructions de Trudaine, un bureau de deux dessinateurs (Lallié et Duchesne), auquel fut adjoint en même temps de Voglie, qualifié dès cette époque : élève des ponts et chaussées.

Les instructions de Trudaine, en date du 26 mars 1744, portaient que Perronet ferait un devis *de forme* comprenant les appointements des dessinateurs, les frais de levée de plan et autres qui le concernent, et qu'il en serait fait une adjudication.

C'est ce qui eut lieu en effet. Perronet fit un devis pour la forme, et l'adjudication fictive en fut passée à un entrepreneur de confiance, le sieur Gerboux (Adjudication du 1er mars 1745) (1).

Nous croyons intéressant de reproduire les principales dispositions du devis dressé par Perronet et du détail estimatif qui l'accompagnait. Ces deux pièces sont à la date du 8 novembre 1744.

ART. 1er.

Les plans des routes et grands chemins de la généralité d'Alençon

(1) Ce devis comportait aussi la « fourniture de poteaux provisionnels pour limiter les tâches de chaque paroisse ». Les poteaux n'étaient que provisoires, parce qu'il y avait un projet de diviser toutes les routes du Royaume par espace de 500 toises en commençant de Paris considéré comme centre ; et les poteaux définitifs, divisant les paroisses, devaient être rapportés à ces bornes de pierre (Lettre de Trudaine du 3 octobre 1744).

n'ayant été levés précédemment qu'en partie et même sur très peu de largeur n'y ayant en général que le chemin et peu d'accompagnement de chaque côté, ce qui met hors d'état de projeter les nouveaux alignemens et de connoître les environs des chemins, pourquoi il sera fait de nouveaux plans desdits routes et grands chemins sur la longueur en total de 94 lieues 1/2, sçavoir : la grande route de Paris en Bretagne contenant 24 lieues de longueur en ce qui dépend d'Alençon depuis la pyramide près Saint-Remy jusqu'à celle du Gué-David proche Pré-en-Pail ; la grande route de Paris à Caen par Lizieux contenant 16 lieues depuis l'avenue de Graveron près le Bois-Normand jusqu'au pont de Dives ; la route de Paris au Mans par Châteauneuf et Bellême contenant 17 lieues depuis les environs de Tréon jusqu'à la pyramide au-delà d'Yger ; partie de la route de Paris à Saint-Malo par Verneuil, L'Aigle, Argentan et Domfront depuis Verneuil jusqu'à Argentan contenant 15 lieues ; le grand chemin d'Alençon à Caen par Seès, Argentan et Falaize contenant 18 lieues de longueur depuis Alençon jusqu'à Langannery où finit la généralité d'Alençon et 4 lieues 1/2 sur le chemin de Lizieux à Pont-Lévêque conduisant à Honfleur.

### Art. 2.

Lesquels plans seront levés en total pour les chemins qui ne l'ont pas encore été contenant sept lieues de longueur seulement, sçavoir : 4 lieues sur la grande route de Paris à Caen et 3 sur le grand chemin d'Alençon à Caen ; et le reste sera levé par supplément de largeur seulement.

Le tout jusqu'à quatre à cinq cents toises de largeur de chaque côté en y plaçant exactement les chemins, rivières, maisons, cours et jardins, buttes et vallées, distinguant ce qui est pré ou vergers, des bruyères et terres labourables et levant en outre trigonométriquement la position des villages, châteaux, moulins et autres endroits les plus intéressans qu'on apercevra au-delà de la distance ci-devant prescrite jusqu'à environ une lieue du chemin. On aura particulièrement attention de lever avec la plus grande précision la route ou le chemin principal, dont on distinguera et cottera soigneusement les sinuosités, plis, coudes, longueur et largeur des chaussées de pavé et de caillouti et d'empierrement et de leurs bermes, berges, fossés et plantations. Les vuides seront pareillement distingués avec la nature du fond pour connoître ce qui est bon et passable d'avec le mauvais et l'impraticable ; on placera les ponts, arches et pierrées avec la même précision et l'on prendra des plans et des profils particuliers pour les dessiner séparément et plus en grand.

Art. 3.

Les plans des routes et chemins étant ainsi levés, on les rapportera sur une échelle de vingt lignes pour cent toises, dont la première minute sera mise à l'encre seulement.

Art. 4.

On dessinera ensuite ces plans au net et on les lavera sur les feuilles dont la grandeur sera prescrite pour les pouvoir placer de suite et en forme de livre, de sorte qu'il n'y ait point d'interruption sur les revers de ces feuilles, après quoi on écrira au bas et dans un cadre séparé du général la légende ou instruction relative au plan ainsi qu'il sera expliqué.

Art. 5.

Les plans des principaux ponts seront dessinés séparément et de suitte à la fin de chaque route sur une échelle d'un demi-pouce par toise avec l'élévation de l'une de leurs testes.

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

Détail des dépenses *faites* et à faire au sieur Perronet pour remboursement de ses frais extraordinaires pendant les années 1742 et 1743 et qui lui ont été alloués par M. Trudaine, suivant l'état qu'il en a produit, en date du 8 décembre 1743.............................. 393 l. 18 s.

Au même, pour 54 jours de travail employé à lever le plan de 3 lieues de chemin et le supplément de 2 autres lieues à 3 livres par jour.................................................. 162 l.

Pour avoir défrayé les sieurs de Voglie et Duchesne qu'il avait menés avec lui pour les perfectionner et les sieurs Lhomme et François pendant qu'ils étaient avec M. Voglie à 30 sols par jour pour chacun 171 l.

Pour 2 chaînes avec 10 fiches chacune................. 38

Frais de bureau, papier, etc. acheté chez le sieur Desaitre à Paris............................................ 64 l. 4 s

Pareille emplette chez Boulon, à Rouen............... 56

Couleurs et crayons.................................. 21

Au sieur Renard, sous-ingénieur, pour 90 jours employés à lever le supplément de douze lieues et le plan entier de une lieue et demie.............................................. 270 l.

Au sieur Voglie, élève, pour 123 jours employés à lever le supplément de 13 lieues........................................ 369 l.

Au même, pour gratification à lui accordée par M. Trudaine 130

Au sieur Duchesne, géographe, pour 94 jours de travail employé à lever le supplément de 8 lieues........................... .. 282 l.

Ledit géographe est resté dangereusement malade dans une auberge à Nonancourt, du 5 septembre jusqu'au 27 octobre, et comme il a gardé ses porte-chaînes avec lui pour le soigner, il paroit être équitable de lui en tenir compte sur le pied précédent........................ 171 l.

On a levé cette année le plan entier de 4 lieues 1/2 et le supplément de 48 lieues, ce qui a coûté 66 livres par lieue pour le premier et 33 livres pour le second.

Il résulte de ce détail que, dès 1742, c'est-à-dire avant l'arrivée de Trudaine aux affaires, Perronet avait commencé à lever les plans des routes de la généralité d'Alençon, mais il n'avait pas compris assez de largeur de chaque côté de la route, ce pourquoi il dut faire compléter ses premiers levés. C'est par là qu'il commença et, dès la fin de 1744, 48 lieues étaient complétées et 4 lieues 1/2 faites en entier, ce qui donnait un total de 52 lieues 1/2 de plans levés sur 94. Il restait 2 lieues 1/2 à lever en entier et 39 à compléter.

En 1745, on commença à rapporter au bureau la première minute à l'encre, en même temps qu'on continuait le travail sur le terrain pour ce qui restait à faire.

Trudaine cependant avait hâte de recevoir les premiers dessins et en témoignait son impatience dans une lettre du 28 février 1746.

Cette lettre fut l'occasion d'un rapport de Perronet, dont nous reproduisons les principaux développements.

Lorsque l'ingénieur a commencé de lever les plans, il n'était aidé que du sieur Renard, sous-ingénieur, et du sieur Voglie, élève (1).

Pour le dessin au net, l'ingénieur avait aussi deux dessinateurs de Paris nommés Duchesne et Lallié, à raison de 40 livres par mois, à cause de l'espérance de parvenir à de meilleurs emplois. L'ingénieur, pour accé-

(1) En 1744, les appointements de de Voglie étaient de 600 livres. En 1745, ils furent portés à 1000 livres.

lérer la levée des plans, y a employé ces dessinateurs ainsi que le nommé Lefrançois, conducteur principal de la généralité, après les avoir suffisamment endoctrinés à ce sujet, en sorte que tous ces plans se trouvent levés à onze lieues près et qu'ils seront achevés à la fin de la présente année 1746.

On emploie à peu près autant de tems à rapporter les plans, les mettre à l'encre, les coller et écrire qu'à les lever, en sorte que ces employés n'ont pu s'occuper que très peu au dessin au net des plans. Néanmoins, pour y suppléer, l'ingénieur a employé le nommé Dubois, dès le commencement, et, depuis cette année, les nommés Montfort et Leleu à ses frais.

On pourrait achever le tout à la fin de 1747, en continuant d'occuper les sieurs de Montfort et Dubois employés jusqu'à présent aux frais de l'ingénieur et en donnant 40 livres par mois au premier et 30 livres au second.

Les deux premiers dessinateurs, Duchesne et Lallié, ne sont payés chacun qu'à 40 livres par mois, quoiqu'avec des talens pour le dessin et la levée des plans à laquelle ils ont été occupés, ce qui les a constitués en plus de frais et les a obligés de s'endetter à Alençon; ils sont sur le point de quitter leurs emplois; on pourrait les retenir en donnant 20 livres de plus par mois au sieur Duchesne, qui a un talent distingué pour la figure et la carte, et 10 livres au second. Cette augmentation serait d'un objet peu intéressant et donnerait de l'émulation à ces employés, dont la conduite répond d'ailleurs aux talens et qui méritent la protection de M. Trudaine.

Le nommé Lefrançois, conducteur principal, s'est aussi employé avec beaucoup de zèle et d'application (1). Ses appointements sont de 720 livres par mois, au lieu de 1200 qu'avait le sieur Geoffroy, son prédécesseur. Celui-ci mérite au moins mille livres.

Levignen appuya très fortement ce rapport auprès de Trudaine, auquel il demanda en même temps une augmentation de mille livres pour Perronet « eu égard au travail dont il est chagé, à la cherté des denrées et à la retenue du dixième faite sur ses appointements depuis le 1er octobre 1741 ». Il est constant, affirme Levignen, que les 2.400 livres, auxquelles ses appointements ont été fixés originairement, ne sont point suffisants aujourd'hui à

(1) Le François mourut en 1747. Sa veuve obtint un secours de 500 livres.

beaucoup près pour la subsistance d'un ingénieur dont les opérations et la dépense sont considérablement multipliées. Il n'est pas naturel qu'en remplissant ses fonctions avec exactitude, il contracte des dettes par la modicité de ses appointements. Et il semble de la justice de M. le contrôleur général de vouloir bien entrer dans ces raisons, surtout dans un département qui est un des plus avancés du royaume dans ces ouvrages.

On voit que Levignen savait chaleureusement plaider la cause des agents. Il gagna son procès, et le contrôleur général voulut bien entrer dans ses raisons. Perronet n'eut pas mille livres d'augmentation, mais une gratification de pareille somme ; toutes les augmentations demandées pour le personnel furent accordées. En portant cette bonne nouvelle à la connaissance de Levignen, Trudaine lui disait :

Vous pouvez communiquer à ces employés la grâce que vous avez obtenue pour eux et les engager par là à redoubler de zèle (1).

Dans sa réponse, l'intendant relève avec infiniment de tact le mot de grâce improprement employé par Trudaine :

Ils sont pénétrés, Monsieur, de vos bontés et m'ont promis de redoubler leur zèle et leur soin pour le service : au surplus, c'est une *justice* que vous leur avez rendue, leurs appointemens étant trop modiques (2).

Pour terminer ce qui a trait au lever des plans, nous raconterons une mésaventure survenue au dessinateur Lallié, dans le couvent des religieux de l'abbaye de Saint-Jean à Falaise, ordre des Prémontrés, où il avait à faire quelques opérations. Laissons-le raconter lui-même les incidents de cette grave affaire, tels qu'il les expose à Trudaine, le 9 novembre 1746.

(1) Lettre de Trudaine du 31 août 1746.
(2) Lettre de Levignen du 5 septembre 1746.

Monseigneur,

A mon retour de Paris où j'eus l'honneur de réclamer votre protection, sous les auspices de Mme La Mésangère, j'ay été chargé par M. Perronet de lever le plan de partie de la roue d'Alençon à Caen et de la ville de Falaise dans laquelle j'ay essuyé une insulte des plus vives de la part du procureur de l'abbaye de Saint-Jean, ordre des Prémontrés, dont je vais prendre la liberté de vous informer avec exactitude et vérité, ayant tout lieu d'espérer, Monseigneur, que vous me rendrez à cet égard la justice qui m'est due.

La plus grande partie de la ville de Falaise étant levée, je me rendis mercredy dernier après midy à l'abbaye de Saint-Jean, où en faisant prendre quelques mesures dans la première cour du couvent, qui est ouverte, je tombay dans un bassin de chaux recouverte de sable ; un religieux me conduisit dans une salle du couvent où le procureur se rendit à l'instant ; après s'être informé du motif de mes opérations et avoir été instruit que j'avois un ordre de M. l'Intendant qui authorisoit mes démarches et que j'allois lui présenter, il me saisit néanmoins au collet dans l'état où j'étois et me poussa du haut en bas d'un escalier, me frappant et usant de toute la violence que peut inspirer la plus grande fureur, indigné, disoit-il, que je fus entré dans ce couvent, sans l'avoir prévenu en l'absence du prieur, quoyque j'eus l'attention de l'assurer que c'étoit bien mon dessein, n'étant encore entré que dans un lieu ouvert au public.

Mais, Monseigneur, je passe s'il le faut condamnation sur ce deffaut d'attention, il ne devoit tout au plus m'attirer que des reproches ; cependant frappé, demy nud, n'ayant pas eu le tems de changer de hardes, je me vois obligé de me retirer à mon auberge et d'essuyer en chemin les autres désagrémens inévitables en cette occasion ; j'eus recours aussitost à M. de La Fresnais, subdélégué du lieu, qui me promit, mais infructueusement à cause de ses affaires, toute la satisfaction que je pouvois désirer ; en attendant, et pour que le service ne manquât point, il m'a conduit dans ce couvent, dont j'ay finy de lever le plan ; à peine m'eut-il quitté, que j'essuyai de nouvelles injures d'un religieux de cette communauté ; je vous avoue, Monseigneur, que j'eus besoin de beaucoup de prudence pour me retenir en toutes ces occasions.

Le peuple que ces sortes d'opérations allarment beaucoup me fait éprouver ainsy qu'à mes confrères bien des désagrémens ; il semble même déjà s'appuyer de cet exemple et je n'ose pas me flatter sans une protection marquée d'achever les opérations dont je suis chargé. Que seroit-ce donc, Monseigneur, si cette insulte demeuroit impunie ; mais il suffit de vous exposer le fait et d'en appeler à votre protection et à votre équité?

Perronet avait écrit de son côté au ministre, en soutenant vivement son employé, auquel du reste Trudaine ne marchande pas son appui, si l'on en juge parce qu'il écrit à Levignen.

Paris, le 25 novembre 1746.

Monsieur,

Le sieur Perronet vient de m'informer que le sieur Lallié, l'un de ses géografes, a été violemment insulté par le procureur de l'abaye de Saint-Jean de Falaise, lorsque pour compléter sa carte ce dessinateur s'est disposé à lever le plan de l'abaye.

Le sieur Perronet ajoute qu'un des mêmes religieux frappa, il y a quelques années, un employé qui faisoit construire un nouveau chemin sur une pièce de terre qui leur apartient.

Il me représente aussi que, s'il n'y étoit pourvu, ces religieux, dans d'autres ocasions, ne mettroient point de bornes à leurs excès contre les employés des ponts et chaussées.

Je pense qu'en effet il seroit nécessaire de leur imposer ; mandez-moy par quelle voye vous jugeriez à propos de le faire et si, pour rendre justice à l'offensé, vous voulez que je vous fasse expédier un arrêt d'attribution sans parler que l'insulte ait été commise par des religieux ; en ce cas, vous auriez la bonté de m'en envoyer le projet. Il me semble que MM. les Intendants ont dans leurs mains bien des moyens de faire repentir des religieux d'une conduite aussi indiscrette.

Je suis, etc. TRUDAINE.

Le moyen indiqué par Trudaine n'était peut-être pas d'une exécution facile, et si l'intendant, tout intendant de justice et de police qu'il fût, avait voulu évoquer l'affaire devant lui, il est probable que la juridiction ecclésiastique eût soulevé un conflit.

Il prit le parti de chercher à intimider le prieur en lui écrivant la lettre suivante :

Alençon, le 10 décembre 1746.

Le conseil a été informé, mon Révérend Père, de l'insulte que le sieur Lallié, dessinateur géografe des ponts et chaussées, a reçu en votre absence de la part du père procureur de votre abaye au commencement du mois dernier.

Les violences, dont il a usé envers ce géografe, sont si repréhensibles, que le conseil est disposé à user de la plus grande sévérité contre luy et m'a adressé ses ordres à cet effet. J'en suspens l'exécution par déférence pour vous, persuadé que je suis que vous désaprouverez fort la conduite de votre religieux et que vous le punirez comme il le mérite pour prévenir des voyes plus désagréables pour luy et pour votre communauté.

Il est étonnant qu'un employé des ponts et chaussées, porteur d'un ordre de ma part en exécution de ceux du conseil, loin de trouver dans votre maison le secours qu'il avoit lieu d'attendre dans l'accident qui lui étoit arrivé de tomber dans un bassin de chaux en levant le plan des dehors de l'abaye, ait esté maltraité par le père procureur et poussé du haut d'un escalier en bas. Ce trait de violence est peu conforme à la charité chrétienne et à l'esprit de paix qui doit régler les démarches d'un religieux. Je crois ne pouvoir mieux faire que de m'en rapporter à vous pour réprimer de tels excès et inspirer à ce procureur des sentimens plus modérés.

J'ay l'honneur, etc.....

Nous n'avons pas réussi à connaître le dénouement de cette querelle des ponts et chaussées avec les religieux de Falaise. Le violent procureur expia-t-il par quelques jeûnes rigoureux et une discipline sévèrement appliquée, ses intempérances de langage et de geste, ou bien le père prieur se contenta-t-il de lui communiquer avec un benoît sourire la missive de M. l'Intendant. Nous l'ignorons, et les murs du couvent de Saint-Jean ont gardé ce secret.

L'épisode montre en tout cas que les employés des ponts et chaussées savaient déjà se défendre et qu'on savait alors les soutenir.

## IX. *Les débuts de la corvée.*

On a beaucoup écrit sur la corvée, pour et contre. Nous ne saurions entreprendre ici une étude approfondie sur cette institution, ce serait dépasser de beaucoup les limites de notre cadre.

Nous allons essayer seulement de donner une idée de ce qu'a été la corvée dans la généralité d'Alençon pendant la période qui nous occupe.

Or précisément la date de 1738 est une date considérable dans l'histoire de la corvée, car ce n'est qu'à partir de ce moment qu'elle a été érigée en système général sur toute la surface du territoire, qu'elle a été réglementée par le pouvoir central, bref qu'elle est devenue une institution d'état.

Rappelons en quelques mots, d'après la remarquable analyse de M. Vignon (1), les principales phases de cette évolution.

Nulle part Colbert n'avait voulu autoriser en principe et, d'une manière générale, l'emploi de la corvée aux travaux des chemins. Il ne l'admettait qu'en des cas spéciaux à titre exceptionnel et temporaire. Ces errements furent suivis jusqu'à la mort de Louis XIV. En 1717, l'intendant d'Alsace ayant profité de *l'usage du pays* pour faire réparer *par corvées* les routes de cette province gravement endommagées par la guerre, on jugea qu'il *convenait de continuer ces travaux d'année en année.*

Vers 1726, Orry, alors intendant de la généralité de Soissons, y entreprit la réparation des routes au moyen d'une corvée de six jours par an qu'il imposa aux hommes et aux voitures des communautés voisines de ces routes jusqu'à une distance de deux et trois lieues au plus. Son successeur, Richer d'Aube (2), continua cette pratique pendant qu'Orry l'établissait dans le Hainaut. Enfin, en 1730, Orry fut nommé contrôleur général des finances, et on conçoit qu'il ait eu tendance à propager comme ministre un système qui lui avait réussi lorsqu'il était intendant.

C'est en 1734 que l'on commence à parler de corvée dans la

(1) Ét. hist. t. III.

(2) Né à Alençon, le 20 mars 1688.

généralité d'Alençon. Levignen soumet au contrôleur général un projet d'ordonnance pour appliquer cette mesure. Il s'occupe, de concert avec Guéroult, de faire le dénombrement des hommes et des harnois dans chaque paroisse.

Bref, en 1735, la corvée fonctionne, mais seulement sur certains chemins et à titre d'essai pour ainsi dire.

Elle ne paraît pas donner lieu à beaucoup de récriminations. L'intendant instruit d'ailleurs consciencieusement les demandes qu'on lui adresse à ce sujet.

Ainsi, nous trouvons une lettre du 30 octobre 1735 de M. de Vatimesnil, curé de Saint-Denis-sur-Sarthon, qui intercède pour un de ses paroissiens nommé François Bougery, « homme sujet « à une maladie qu'on peut appeler folie, qui le rend d'une « humeur si particulière qu'il ne faut rien lui demander contre « son inclination. Il ne veut pas aller travailler sur les chemins « et on craint de le chagriner, parce qu'il ne faudrait que cela « pour le faire retomber dans sa frénézie. Sa femme s'offre « d'ailleurs pour travailler à sa place ».

Levignen en a conféré avec M. Guéroult, et Bougery n'a pas été inquiété.

Les choses continuent ainsi assez doucement, semble-t-il, en 1736 et 1737. De temps à autre, l'intendant consulte le contrôleur général sur les points délicats qui se présentent.

Ainsi « faut-il admettre comme exemts les revendeurs de sel à « petite mesure communément appelés regratiers (1) ».

Le contrôleur général répond qu' « ils doivent l'être personnel- « lement, mais que leurs enfans, domestiques, chevaux et équi- « pages y sont sujets (2) ».

A partir de 1737, l'institution se généralisa sous la pression du

(1) Lettre de Levignen du 3 avril 1737.
(2) Lettre d'Orry du 18 avril 1737.

pouvoir central. Il parut en effet, au mois de mai 1737, un « Mémoire sur la conduite du travail par corvée » imprimé à l'Imprimerie Royale et qui fut adressé aux intendants et aux ingénieurs. Bien qu'anonyme, le Mémoire avait un caractère semi-officiel et il n'est pas téméraire de l'attribuer à Orry qui, d'ailleurs, en confirma les principes dans une instruction qu'il fit paraître en 1738 sur la « Réparation des chemins ».

Mais à mesure que la corvée s'étendait dans la généralité d'Alençon, les abus et les difficultés surgissaient à chaque instant.

C'est d'abord l'organisation défectueuse adoptée par Levignen qui fut une des principales causes de désordre.

Cet intendant avait institué, sous le titre de *commissaires*, des subdélégués spéciaux chargés concurremment avec les ingénieurs de commander les corvées. Les ingénieurs devaient se borner à indiquer le travail ; mais le commandement direct des corvoyeurs était dévolu aux commissaires. L'idée aurait été bonne si ces commissaires avaient été soit des bas-officiers de la maréchaussée, soit des syndics généraux nommés par l'intendant sur la présentation des paroisses. Malheureusement, Levignen avait désigné des gentilshommes qui parfois, avec de bonnes intentions, prétendaient contrôler et discuter les opérations techniques ; d'un autre côté, les syndics des paroisses, élus par les communautés, soutenaient naturellement leurs mandants contre l'autorité des ingénieurs. De cette fausse situation et surtout du conflit perpétuel d'attributions entre l'ingénieur et le commissaire, il ne pouvait rien sortir de bon, et les correspondances des uns et des autres peuvent édifier pleinement à cet égard.

Pendant la campagne de 1738, Perronet dirigeait les corvées du côté de Verneuil. Le Lorrain de Sivry, sous-ingénieur, était à Laigle, et Bayeux jeune, sous-ingénieur de la généralité de

Caen (1), était attaché accessoirement à celle d'Alençon et conduisait les travaux de la route de Lisieux.

Voici une lettre de Le Lorrain de Sivry à l'intendant qui témoigne déjà de la répugnance que montrait le peuple des campagnes pour ce nouvel impôt indirect.

Laigle, le 12 mars 1738.

. . .Il y a sur cette route quelques paroisses mutines qui ne veulent pas aider à planter les piquets ; il s'est même trouvé trois corvoyeurs qui m'ont insulté parce que je n'ai pas voulu les laisser partir dès trois heures. J'en ai fait mettre deux en prison, dont il y en a un que j'ay mis dehors ; il y en a encore un dans la prison de Gacé, qui est trésorier de paroisse et qui a cherché à soulever toute la levée qu'il commandoit. Il y a actuellement quatre jours qu'il y est, et je comte le laisser huitaine.

Je crois, Monsieur, que vous approuverez ma conduite, car il est très important que ces hommes ne fassent point de révolte sur l'ouvrage, sans quoi il deviendroit totalement impossible de faire la route et je ne serois pas moy-mesme en sûreté.....

De son côté, Bayeux écrit de Lisieux à la même époque (avril 1738) :

Dans la visite que nous fîmes hier sur la route, tous les atteliers nous firent des plaintes violentes sur les absens. La paroisse d'Orbec surtout est d'un pernicieux exemple.... La paroisse de Saint-Germain poussa les choses bien plus loin ; deux des habitans me reprochèrent, en présence de tous les atteliers que je retenois les fonds que le roy leur accordoit qu'il falloit se révolter et sur ce que je menaçai le premier de le faire emprisonner, l'autre dit insolemment que ce ne seroit pas en sa présence. Il ne se présente dans cette division ny commissaires, ny cavaliers pour les contenir et, en vérité, on n'y est point en sûreté de sa vie.

On voit que la situation des ingénieurs était loin d'être agréable dans la conduite de ces travaux. Ce sont eux qu'on voit les diriger, et naturellement on les rend responsables des vices du système ; tout l'odieux de l'institution retombe sur eux. Il est

(1) Bayeux l'aîné était lui-même ingénieur (en chef) de la généralité de Caen.

d'ailleurs remarquable qu'on ne songe point encore à se plaindre de l'inégalité sociale qui impose toute la charge à une seule classe de la nation, alors que les deux autres en sont exemptes. Bien au contraire, c'est au seigneur et au curé que les taillables vont porter leurs doléances, et chose tout aussi étrange, le gentilhomme et le curé prennent vivement leur parti.

Les habitants d'Échauffour vont se plaindre de Le Lorrain à Madame du Mesnil, et celle-ci écrit deux lettres au cardinal de Fleury.

Ceux de Ray et d'Aube sont soutenus et encouragés dans leur résistance par le sieur Trémerel, curé de Ray, par le curé d'Aube, par M. de Boistorel, gentilhomme d'Aube.

Ainsi la corvée soulève partout des protestations. Les ingénieurs accusent dans leurs correspondances les vices du système, le peuple murmure, les privilégiés eux-mêmes (du moins ceux d'entre eux qui résident et qui connaissent de la France autre chose que la cour et la ville), les gentilshommes de province et les curés de campagne protestent contre cet abus de pouvoir. Peine perdue, efforts inutiles. Orry n'abandonnera pas son idée. Il fait dire à Madame du Mesnil qu'elle veuille bien cesser d'importuner M. le Cardinal, il trouve très hardie la conduite de M de Boistorel et écrit à Levignen (1) : « Vous pouvez lui faire « dire de ma part que s'il ne se contient pas à l'avenir dans les « bornes de la plus exacte obéissance, je le ferai punir comme il « le mérite, et vous ferez dire à ses complices (les curés de Ray « et d'Aube) de se comporter plus sagement s'ils ne veulent « éprouver la disgrâce de Sa Majesté ».

A vrai dire, les plaignants auraient mieux fait d'accuser l'institution elle-même que ceux qui étaient chargés d'en diriger

(1) Lettre d'Orry du 26 juin 1738.

l'application. La tâche n'était pas facile et rien ne saurait mieux en donner une idée que les justifications que Le Lorrain de Sivry fut obligé de fournir en cette circonstance.

. ...Les habitans d'Échauffour furent commandés au mois de mars pour venir sur leur partie d'ouvrage. Cette paroisse rebelle refusa d'obéir. Quinze jours se sont passés de la sorte. Lassé de voir que cette paroisse n'agissoit pas pendant que toutes les autres travailloient, je crus qu'il étoit de mon devoir de les contraindre à venir puisqu'ils ne le vouloient point de gré ; pour cet effet, j'envoyai un dragon en garnison dans cette paroisse, duquel ils se moquèrent et le menacèrent même s'il ne se retiroit. Huit jours s'écoulèrent encore sans que personne de cette paroisse vînt sur l'ouvrage. Fatigué de leur manœuvre qui révoltoit les autres paroisses, je dis aux deux commissaires chargés de la police pour cette partie de leur envoyer garnison, *ce qu'ils refusèrent.* Sur-le-champ, je fis partir cinq dragons que j'envoyay en garnison dans la paroisse. Le soir même, deux députés de la paroisse qui étaient yvres vinrent me demander à lever la garnison. Je leur fis réponse que je ne la lèverois point que je n'eusse 80 hommes sur la levée sans y comprendre les défaillans. Le lendemain, je trouvois 180 hommes sur la route ; sur-le-champ, je levai la garnison qui coûta à la paroisse 13 livres, sçavoir : 10 livres pour les deux journées des 4 dragons et 3 livres pour les deux journées du brigadier. ...La dame du Mesnil, le sieur de Boistorel, le sieur Tremerel, curé de Ray, et le curé d'Aube sont les auteurs de toutes ces plaintes. Ils font entendre à tous les corvoyeurs que le Roy a donné des fonds pour payer les journées ; mais que MM. les Intendans les gardent et en font part aux ingénieurs, ces discours irritent les paroisses au point qu'il est à craindre des séditions (1).

De telles lettres, écrites du chantier même, donnent la peinture prise sur le vif de cette corvée des grands chemins et montrent bien les embarras dans lesquels se débattaient les ingénieurs qui, ayant des ordres à exécuter, ne trouvaient d'appui nulle part et étaient contrecarrés dans leur action par ceux-là même qui auraient dû les soutenir, je veux dire les commissaires délégués par l'intendant.

(1) Lettre du 9 juin 1738. Arch. de l'Orne, C. 110.

On nous permettra de citer encore une lettre du sous-ingénieur Bayeux, qui exprime des sentiments bien remarquables d'honnêteté et de justice. Elle a trait aux dissentiments qui s'étaient élevés entre Le Lorrain de Sivry et M. des Carzis, gentilhomme, l'un des commissaires en question : dissentiments sur lesquels Levignen le consultait.

M. des Carzis, écrit Bayeux à l'intendant, est un honnête homme, mais s'attachant aux petites choses sur lesquelles il épilogue et qu'un rien occupe la moitié de son tems, voulant cependant se mesler de tout avec des connoissances médiocres sur beaucoup.

Je ne puis m'imaginer que M. Le Lorrain ait tenu les discours et les menaces de ruiner les paroisses. Cette dureté n'a rapport à rien ; il faudrait être né méchant et vouloir le mal pour le mal, ce qui ne me paroit nullement lui convenir.....

Il est triste que nous nous envisagions de préférence au bien du service ; cependant, Monsieur, sans préoccupation de ma part, j'ay éprouvé plusieurs fois que quelques-uns de MM. les Commissaires veulent étendre trop loin leur inspection, et sous prétexte des peines qu'ils se donnent gratis (1) rendent le service désagréable et veulent s'arroger le droit de commandement et d'autorité sur tout ce qui se fait et n'est ni de leur compétence ni de leur connoissance. Il est difficile que l'homme se rende justice à lui-même.

Ce qui me paroît le plus, Monsieur, contribuer à l'avancement des ouvrages, au bon ordre et à empescher les mutineries, est une exacte justice sans préférences ny exemption. Ceux qui ont de la bonne volonté vous disent qu'ils sont tout prests de travailler, mais que si telle ou telle paroisse ne vient point, et que si on n'oblige point ceux qui n'ont pas paru de venir, ils ne se présenteront pas davantage, qu'on peut leur faire tout ce qu'on voudra. Ils crient à l'injustice et il n'y a point de réplique.

Cette police, Monsieur, mérite assurément toute votre attention, elle est entièrement du ressort du commissaire ; mais il y en a qui se présentent rarement, d'autres ont des ménagemens à garder ou sont arrestés par d'autres vues. L'inspecteur, toujours présent, est accablé de toutes les plaintes et le party qu'il a à prendre devient embarrassant ; on lui impute

(1) Cette prétention des commissaires n'était pas tout à fait justifiée, car il résulte de l'examen des pièces comptables et notamment des États du Roi qu'ils recevaient des gratifications.

d'entreprendre au-delà de son autorité, et cependant s'il ne prend quelque chose sur son compte, l'ouvrage languit, la désertion augmente. Voilà, Monsieur, les difficultés qui se présentent tous les jours et sur lesquelles il est bien essentiel que vous donniez des ordres d'aprés lesquels on puisse agir sans crainte et pour le bien de la chose.

L'affaire fut portée devant le contrôleur général qui trancha la question en faveur des ingénieurs contre les commissaires.

On se plaint beaucoup, Monsieur, écrit-il à Levignen (1), du désordre qu'apportent sur les travaux, ces particuliers que vous avez établis sous le titre de commissaires. Et comme vous avez dû voir par ma dernière instruction à quoi j'entends que le ministère des subdélégués soit restreint par rapport au commandement des corvées, il est nécessaire que vous y assujettissiez ceux qui exercent votre autorité sous un autre titre et il seroit encore mieux de les supprimer.

Au ton quelque peu sec de cette dépèche, on peut constater l'influence qu'avaient alors les ingénieurs, et étant donné le caractère de l'homme qui, comme le dit Bayeux, se rend difficilement justice à lui-même, il n'y a pas lieu de s'étonner de l'espèce d'humeur et de jalousie qui animait le corps des intendants contre des fonctionnaires d'un ordre aussi chatouilleux.

Une autre cause de désordre, et non la moindre, consistait dans les perpétuelles demandes d'exemption.

C'est le sieur de la Porte, chevalier de Saint-Michel, seigneur de Banneré (élection de Lisieux), qui s'indigne qu'on ait appelé son *jardinier-concierge* au travail des corvées. C'est le sieur Petit des Cochères, garde-étalons du Roy, qui refuse de fournir ses chevaux et harnois, ce sont MM. les gardes des forêts du Roi qui prétendent n'être point assujettis à cette charge. Sur ce point, il faut rendre hautement justice à Levignen. Il fut ennemi du privilége et soutenu par le ministre jusqu'à un certain point.

(1) Lettre du 4 décembre 1738.

MM. les gardes des forêts n'obtinrent le privilége que pour leurs personnes ; mais leurs domestiques et harnois furent déclarés corvéables (1). Le garde-étalons fut encore moins bien partagé. Le contrôleur général engage fort l'intendant à le condamner à cent livres d'amende et, faute par lui de payer, à faire vendre de ses bœufs jusqu'à concurrence de cette somme, parti bien plus convenable et qui réussira mieux que la prison (2).

Mais quand Levignen voulut généraliser ces mesures et qu'il demanda d'imposer la corvée aux domestiques et aux chevaux des gentilshommes faisant valoir leurs terres, il se heurta à un refus formel motivé sur ce que « le privilége de la noblesse ne peut être violé sans injustice (3) ». Le contrôleur général reconnaît bien qu' « il seroit très-avantageux que les gentilshommes se « portassent d'eux-mêmes à contribuer au rétablissement des « chemins dont ils retireront plus de profit que le peuple, et rien « ne sera plus louable de votre part », écrit-il à Levignen, « que « de les y exciter par toutes les raisons que vous me représentez ; « mais il est impossible de leur en faire une obligation, sans « quoy ils ne seroient pas distingués de la simple bourgeoisie (4). »

Il est impossible de confesser plus nettement et plus naïvement l'absurde injustice du privilége, que ne le fait Orry dans le passage que nous venons de citer. Sans doute, ce sont les gentilshommes possédant des terres qui retireront le plus grand avantage du travail, mais le privilége de la noblesse ne permet pas qu'ils y contribuent, ni eux, ni leurs chevaux, ni leurs charrettes, ni leurs domestiques. C'est là surtout qu'était l'abus. L'exemption personnelle paraissait chose naturelle alors, et il ne serait pas

(1) Lettre d'Orry du 25 juin 1738.
(2) Lettre d'Orry du 19 juin 1738.
(3) Lettre d'Orry du 14 août 1738.
(4) Ibid.

venu à l'idée des plus mutins parmi les corvoyeurs de se plaindre, parce que le seigneur ou le curé ne venait pas remuer sa part de terres ou casser sa toise cube de cailloux. On ne songeait même pas à leur demander une part contributive en argent. Ce qui mécontentait le paysan, c'était de voir son égal, son parent, un homme de la même caste que lui, dispensé de la corvée parce qu'il était au service d'un gentilhomme ou d'un curé. Cela engendra par la suite de tels abus que le pouvoir central dut s'en émouvoir. Au moment de l'appel des paroisses, certains curés de campagne accusaient avoir à leur service un nombre de valets peu en rapport avec les revenus de leurs maigres prébendes. Bien entendu ces soi-disant valets ne recevaient point de gages et le curé les licenciait aussitôt que le danger était passé ; ils avaient ainsi bénéficié de l'immunité ecclésiastique. Cette fraude pieuse souleva des réclamations et fut plus tard l'objet d'une lettre de Trudaine invitant l'intendant à réprimer ces agissements.

A la fin de 1738, une nouvelle cause vint encore augmenter le mécontentement du peuple pour ces travaux non rémunérés ; ce fut la misère et la cherté des grains.

Perronet prit l'initiative d'en informer l'intendant et de lui proposer de reduire la corvée, si on ne pouvait la suspendre entièrement.

J'ai l'honneur de vous observer, Monsieur, lui écrit-il des Murgers, le 2 septembre 1738, que le bled étant dans ces cantons au double du prix des années précédentes, les peuples sont d'autant moins en état de satisfaire aux travaux à corvées. Si cette raison n'est pas suffisante pour les suspendre entièrement, il me paroitroit naturel de diminuer ce travail proportionnellement à l'augmentation du prix du bled, c'est-à-dire de moitié.

Levignen s'arrêta au premier parti. Au reste, les conflits qui s'étaient élevés entre les ingénieurs et ses commissaires, l'insuccès

de sa généreuse tentative pour faire imposer les domestiques et chevaux des nobles, le mécontentement général dont il se rendait bien compte et la misère du peuple surtout, étaient pour cet administrateur, au caractère bon et droit, autant de motifs pour qu'il ne désirât pas la prolongation du système. Il fit valoir surtout la considération de la misère auprès du contrôleur général et il insista si vivement que celui-ci voulut bien reconnaître que « les motifs invoqués étaient trop équitables pour ne pas le « toucher (1) ». Il consentit donc à la suspension des corvées dans la généralité d'Alençon, mais non sans espoir d'y revenir promptement, et il recommande bien à l'intendant de « faire « valoir aux yeux du peuple ce soulagement sur lequel on le pré- « vient pour l'exciter à obéir avec plus de zèle quand on pourra le « rappeler ».

Ainsi, par une étrange coïncidence, les corvées se trouvèrent supprimées dans la généralité d'Alençon, cette année même 1738 où elles avaient été officiellement inaugurées sur tout le territoire du Royaume comme mesure générale.

Levignen réussit même à obtenir sous le titre de fonds de charité des subsides importants pour suppléer à la corvée. Nous aurons occasion d'y revenir. Et en même temps, la cour accordait un dégrèvement considérable sur la taille.

Cet état de choses se maintint sans trop de difficultés pendant les années suivantes jusqu'en 1743. Cette année-là cependant, Levignen eut de la peine à empêcher le rétablissement de la corvée.

Dans une lettre du 14 février 1743, Trudaine, qui déjà s'occupait du détail des ponts et chaussées (2), mande à l'intendant que

(1) Lettre d'Orry du 30 septembre 1738.

(2) La date de cette lettre doit être remarquée. D'après les arrêts du conseil cités par M. Vignon (tom. II, p. j., p. 144), Trudaine n'aurait été commis à la direction du détail des ponts et chaussées qu'à partir du 1er avril 1743. On voit qu'il s'en occupait déjà auparavant.

« le contrôleur général trouve la dépense bien élevée, et qu'il « souhaite vivement lui voir prendre le parti de faire voiturer le « pavé et le sable par corvées ».

Perronet, consulté, n'hésite pas à répondre « qu'on ne peut « pour le présent mettre en pratique cet expédient, à cause de la « rareté des fourrages et du peu de facultés de la plupart des « laboureurs qui, n'ayant pas le moyen de nourrir leurs chevaux, « sont depuis quelques années dans l'usage de s'en défaire dès « qu'ils ont fini la culture de leurs terres ».

Levignen appuie fermement cet avis et obtient gain de cause auprès du ministre qui déclare qu' « il n'insistera pas *pour cette année* (1) ».

Cette fin de phrase ne présageait rien de bon pour l'année suivante. Néanmoins Levignen et Perronet dressèrent le projet d'état des dépenses à faire pour la campagne de 1744 dans l'hypothèse qu'il n'y aurait point de corvées.

La réplique du contrôleur général fut péremptoire : « ....Je « trouve, dit-il (2), qu'elles (les dépenses) montent bien haut dans « un temps comme celui-cy.... je vous prie de prendre dès cette « année même tous vos arrangemens pour distribuer aux « paroisses qui sont à portée, l'entretien de toutes les chaussées « d'empierrement et de caillouti.... Il faut absolument que les « paroisses soient dorénavant chargées de cet entretien et je ne « veux plus entendre parler d'aucune dépense pour cet objet ».

L'ordre était formel, il n'y avait qu'à s'incliner. Cette reprise des corvées fut l'occasion d'un dissentiment assez grave entre Levignen et Perronet, où tous deux avaient d'ailleurs les meilleures intentions du monde.

Perronet pensait que les paroisses, traversées par des routes en

(1) Lettre du 24 mars 1743.
(2) Lettre du 21 janvier 1744.

empierrement, seraient mécontentes de travailler et de voir dans l'inaction celles voisines des routes pavées. Il trouvait plus équitable de faire peser la charge sur tout le monde et proposait d'employer ces dernières paroisses à transporter les pavés et le sable nécessaires à l'entretien. De cette façon, tout le monde prendrait sa part de l'imposition et on éviterait les jalousies de paroisses à paroisses et les récriminations.

Cela paraît assez sage. Mais Perronet eut le tort de soumettre son idée directement à Trudaine avant d'en avoir parlé à Levignen. Or il n'y avait rien qui choquât autant ce dernier que cette correspondance directe de l'ingénieur avec le ministre.

Il était d'ailleurs hostile à la corvée, ne la reprenait qu'à son corps défendant et jugeait suffisant de s'en tenir aux ordres stricts du contrôleur général. Ces ordres ne concernaient que les empierrements. Levignen trouvait dès lors parfaitement inutile d'aller au-delà ; et puisque les instructions ministérielles ne parlaient point des routes pavées, il aurait voulu tout au moins épargner les ennuis de la corvée aux paroisses riveraines de ces routes.

Aussi à l'ouverture insinuante que lui faisait Trudaine « de « prêter les mains à l'expédient imaginé par M. Perronet », il répondit de sa meilleure encre et sans retard. La lettre de Trudaine est du 26 juillet 1744 et la réponse de Levignen du 30 du même mois. Nous la citerons presque en son entier. Elle montre l'esprit de domination qui régnait chez les meilleurs intendants ; et c'est un des rares exemples que nous en ayons trouvé chez Levignen.

Alençon, le 30 juillet 1744.

Monsieur, il est vray que le sieur Perronet m'a remis, il y a quinze jours, un état des paroisses qui lui ont paru suivant la carte géographique à proximité de travailler à la réparation annuelle des chaussées de caillouti et d'empierrement ; mais comme il ignore la force de ces paroisses et que

l'on ne sçauroit prendre des mesures trop justes pour leur répartir leurs tâches avec égalité, j'ai cru convenable de me faire fournir préalablement par mes subdélégués le dénombrement exact de ces paroisses. Quand j'aurai rassemblé le tout, je ferai ma répartition avec le plus d'ordre qu'il me sera possible. Ce n'est pas l'affaire de l'ingénieur, il n'y entend rien. Je lui feray seulement exécuter ce que j'aurai réglé.

Je suis surpris de l'expédient qu'il vous a proposé sans m'en avoir fait part pour diminuer la dépense de l'entretien des chaussées de pavé. Son peu d'expérience lui a fait trouver de la convenance dans ce projet ; mais s'il y avoit réfléchi, ou qu'il m'en eût communiqué, je lui en aurois fait connoitre l'impossibilité. En effet, il est impraticable d'obliger les communautés à la voiture du pavé, soit par l'éloignement des carrières, soit par la variation des relevés à bout qui se font une année dans un endroit et l'année suivante dans un autre.

Souffrez que je vous ajoute, Monsieur, que s'il est convenable de consulter un ingénieur dans les opérations méchaniques, il est dangereux de le faire dans ce qui n'est pas de son ministère, puisque ne raisonnant que par spéculation, le deffaut d'expérience et le peu de connoissance qu'il a du gouvernement d'un pays, lui font hazarder des sistèmes dont l'exécution est impraticable ou trop onéreuse aux peuples.

La lettre était injuste pour Perronet qui n'avait fait cette proposition que dans une intention d'équité et en vue de réaliser une égale répartition des charges. Il tenait si peu aux mesures onéreuses pour les peuples, que c'était lui qui, en 1738, comme nous l'avons vu, avait provoqué la suspension des corvées dans la généralité Mais, d'un autre côté, il faut reconnaître que les intentions de Levignen étaient bonnes ; et cela fait même quelque plaisir de voir un intendant, l'homme du Roi après tout, prendre en main d'une façon aussi énergique l'intérêt des populations soumises à son gouvernement et entrer en lutte avec la cour pour défendre ses administrés contre le surcroît de charges que le pouvoir central veut leur imposer.

Les raisons de Levignen ne prévalurent pas. Toute mesure pouvant apporter quelque soulagement au trésor royal, auquel les dépenses de la guerre faisaient de larges brèches, était

accueillie avec empressement par le contrôleur général. Ce fut ce dernier qui répondit. Trudaine d'ailleurs, n'osant point trancher lui-même un débat dans lequel l'intendant prenait parti d'une façon si déclarée, avait transmis sa lettre à Orry qui se trouvait alors à Bercy. C'est de là qu'il répondit à Levignen le 3 août (1).

J'ai été fort surpris que vous vous soiez récrié sur la proposition de faire faire la voiture du pavé aux paroisses qui sont à portée des parties pavées des chemins. C'est un arrangement que je désire que l'on prenne dans toutes les généralités du Royaume. ... Je me suis porté à donner à votre généralité des fonds beaucoup plus considérables qu'à toutes les autres dans l'espérance que vous vous porteriez à faire les plus grands efforts pour la mettre en règle ; mais si je ne vois un prompt succès à cet arrangement, je prendrai des mesures toutes différentes.

Et comme pour mieux marquer l'importance qu'il y attache, Orry ajoute en post-scriptum de sa main : « De tous les ouvrages « à faire faire à corvée celui du transport du pavé est le plus « facile, le moins onéreux et celui qu'on peut faire faire avec le « plus d'ordre ».

Le pauvre Levignen était battu et dut se résigner ; mais dans sa réponse, il laisse encore percer son sentiment en marquant qu'il va prendre des arrangements pour satisfaire à ces intentions et qu'il s'efforcera de le faire de la manière qui lui paraîtra la moins onéreuse aux communautés (2).

Perronet au contraire triomphait sur toute la ligne et se trouvait vengé des dédains de l'intendant pour « ces hommes qui, « résonnant par spéculation, n'entendent rien au gouvernement « des peuples ». Avec un intendant vindicatif, il aurait pu payer cher cette satisfaction d'amour-propre. Mais Levignen avait

(1) Remarquons une fois de plus cette rapidité dans l'expédition des affaires. La lettre de Levignen est du 30 juillet à Alençon et est adressée à Trudaine à Paris. Orry répond de Bercy le 3 août.

(2) Lettre du 8 août 1744.

l'esprit trop haut placé et le caractère trop droit pour persister dans ce moment d'humeur.

Il avait d'ailleurs à ce moment de graves préoccupations. L'église Notre-Dame d'Alençon avait été incendiée par la foudre dans la nuit du 2 au 3 août. Nous aurons occasion de revenir sur ce sujet dont nous ne parlons ici que pour mentionner les éloges que Levignen, dans ses rapports à la cour sur ce triste événement, accorde très libéralement à Perronet « qui lui a été d'un grand « secours pour arrester les progrès du feu ». On voit par là que l'intendant savait à l'occasion rendre justice à l'ingénieur et qu'il ne lui gardait pas rancune de l'opposition qu'il lui avait faite dans cette affaire de la corvée.

Toutes ces discussions s'étant prolongées assez tard, la corvée ne put être appliquée en 1744 et elle ne paraît avoir été reprise qu'au printemps de 1745.

Les paroisses qui, depuis sept ans, n'avaient point fourni de travail, furent donc appelées à venir sur les chemins par une ordonnance du 1er mars 1745, et la corvée recommença comme par le passé avec son accompagnement de plaintes, de mutineries et d'emprisonnements.

D'après le rapport fait au mois de juin 1745 par l'élève ingénieur de Voglie, sur 231 paroisses commandées, il n'y en eut que 8 qui refusèrent tout travail et une trentaine qui firent un ouvrage peu solide. Perronet estime que l'on doit être fort satisfait de ce résultat, vu la répugnance qu'ont les communautés pour ces sortes d'objets.

D'après ce que nous avons dit, les paroisses riveraines des chaussées pavées fournissaient les transports ; la main-d'œuvre étant aux frais du roi ; sur les parties de routes empierrées, au contraire, c'est la main-d'œuvre d'entretien (cassage et répandage) qui se faisait par corvée, mais le transport de la pierre et du

gravier était payé sur les fonds du trésor. Trudaine aurait bien voulu mettre cette dernière charge encore au compte des paroisses, et il en fit la proposition au commencement de 1746 (1).

Cette fois, il n'y eut pas de désaccord entre Levignen et Perronet. Celui-ci, dans un rapport du 12 mars 1746, émet l'avis qu' « il paroit convenable, pour ne pas dire nécessaire, de différer « de quelques années cette nouvelle imposition ».

Levignen repousse vigoureusement cette nouvelle tentative de l'administration centrale et après avoir énuméré toutes les charges qu'occasionnent aux paroisses les corvées dont elles sont déjà chargées, il ajoute (2) : « Toutes ces corvées, jointes à la « voiture des équipages des troupes qui passent fréquemment et « aux impositions de toutes espèces que payent les paroisses, les « réduisent dans un état très fâcheux de manière que la pluspart « des laboureurs n'ont plus de bestiaux ».

Nous n'avons rien trouvé qui pût nous indiquer d'une façon précise le nombre moyen de journées que chaque corvoyeur fournissait par an.

L'ordonnance de Levignen du 1er mars 1745 porte que : « La « réparation (du chemin) sera faite en deux fois chaque année, « du 1er mai et du 15 novembre, sans interruption jusqu'à la fin de l'ouvrage, sans préjudice de réparations provisoires.

« Le syndic et les trésoriers commanderont de deux jours en « deux jours le sixième des habitans avec pics, pelles et râteaux, « et des voitures et chevaux de somme.

« Si l'ouvrage n'est pas commencé huit jours après ces époques « et fini dans le délai d'un mois, il sera achevé aux frais de la « paroisse ».

Chaque semaine comportant six jours ouvrables et les paroisses

(1) Lettre du 28 février 1746.
(2) Lettre du 17 mars 1746.

étant commandées par sixièmes pour deux jours chaque fois pendant quatre semaines, à chaque saison, il résulterait de ce texte que le travail était calculé de manière que chaque habitant devait fournir 4 journées de travail à la corvée de mai et 4 journées à la corvée de novembre ; soit en totalité 8 journées par an

Dans la pratique, les choses n'étaient point aussi simples. On avait d'abord assigné une tâche à chaque paroisse, mais il aurait fallu obtenir que le travail se fît avec ordre et méthode, et c'était chose impossible. De plus, n'imputait-on pas aux paroisses de bonne volonté un peu de la tâche de celles qui refusaient de travailler ? Nous ne saurions le dire. Dans tous les cas, nous avons eu occasion de relever sur des tableaux donnant les résultats de la corvée par paroisses d'assez grandes différences dans les quantités de travail imposées eu égard au nombre des corvoyeurs à bras et à celui des équipages portés sur ces tableaux.

Tels furent les débuts de la corvée dans la généralité d'Alençon. L'impression qui se dégage du tableau que nous avons essayé d'en donner n'est pas bien favorable à cette institution. Il est impossible toutefois de prétendre tirer une conclusion générale de ce qui n'est qu'un simple aperçu concernant une généralité et quelques années seulement. L'histoire documentaire de la corvée est encore à faire. Les matériaux principaux de ce travail se trouvent dans les archives départementales. C'est aux chercheurs de province qu'il appartient de les faire sortir de l'oubli.

## X. *Ateliers de charité.*

Dès 1738, en même temps qu'il obtenait la suspension des corvées Lallemant de Levignen réussit à se faire accorder, pour y suppléer en 1739, des fonds spéciaux dits fonds de charité, destinés à procurer du travail sur les routes aux ouvriers sans ouvrage et

aux malheureux. L'ancienne monarchie a eu elle aussi ses ateliers nationaux. L'organisation de ce nouveau système donna lieu à quelques tiraillements entre l'ingénieur et l'intendant. Perronet était parti par la route de Dreux au Mans et avait organisé sur place des ateliers sans faire de devis régulier soumis à Levignen. Celui-ci trouva la chose mauvaise et refusa de mandater les fonds. De là conflit que Perronet soumet au contrôleur général. La difficulté fut tranchée rapidement par d'Ormesson qui, le 8 mai 1739, écrivit à l'intendant.

J'apprend que votre amour pour le bon ordre vous fait desirer que les sieurs Perronet et Le Lorrain vous envoient les devis estimatifs des ouvrages.....

Je prends sur moi de vous assurer que ce n'est pas là le cas où M. le contrôleur général exige cette règle, et qu'il approuvera tout ce qui aura été fait de votre ordre pour remplir le plus utilement qu'il se pourra l'objet pressant de faire vivre les peuples. Vous pouvez donc fournir à ces deux emploïés l'argent nécessaire à soutenir la dépense de leurs opérations.

Levignen n'eut donc pas encore raison, mais on ne saurait trop admirer les formes polies avec lesquelles M. d'Ormesson condamne la doctrine de l'intendant.

Cependant Perronet, ayant installé les chantiers de cette route, revient en toute hâte à Alençon pour y élaborer une « Instruction sur la conduite des travaux qui se feront en régie pour le soulagement des pauvres pendant les mois de juin et juillet 1739 ».

Les travaux consistaient à tirer et casser du caillou pour les convertissements de chaussées pavées en empierrement et c'était un travail que tout le monde pouvait faire. Au reste, l'instruction portait que « les femmes et les enfans pourront être resçus ainsy « que les hommes à faire ces tâches étant indifférent par qui elles « soyent faites, pourvu qu'on observe exactement la mesure des « entoizés ».

Le prix était fixé à 3 livres pour un entoisé en forme de pyramide tronquée de 243 pieds cubes, mais qui se trouvera réduit à environ une toise cube « à raison du peu d'exactitude que les journaliers ont ordinairement à suivre les mesures qu'on leur indique ». Ce prix de 3 livres la toise était calculé d'après l'expérience de manière qu'un bon ouvrier pouvait gagner de 8 à 10 sols par jour.

Malgré toutes ces instructions, les ingénieurs ne pouvaient pas être partout ; et sur un grand nombre de points, la direction des travaux fut laissée aux subdélégués qui n'avaient ni le temps ni la capacité nécessaires pour mener à bien semblable opération.

C'est ainsi que sur les plaintes de divers voyageurs, l'intendant envoya un conducteur, le nommé Lapierre, examiner l'état des travaux de la côte de Tillières, dirigés par M. de Brétignière, subdélégué de Verneuil. Voici comment Lapierre rend compte de sa mission dans une lettre du 5 juillet 1739 (1) :

J'ai trouvé 400 hommes au moins, desquels il n'y en a pas 150 qui travaillent par la mauvaise manœuvre qui s'y exerce pour la manutention de l'ouvrage. Trois piqueurs sont trop. J'ai proposé à M. de Brétignière de ne garder que le cavalier de maréchaussée et de renvoyer les 2 autres qui n'y entendent rien. Il ne peut être employé à cet ouvrage qu'au plus 150 hommes eu égard qu'il n'y a pas suffisamment d'outils. C'est un argent perdu que d'en avoir employé un si grand nombre....

Levignen approuva complètement la conduite de Lapierre ; mais M. de Brétignière parut extrêmement mortifié de cette intervention.

Les inconvénients du travail en régie ayant été reconnus, on résolut d'y substituer pour 1740 le système des entreprises. Les fonds de charité pour 1740 se montaient à la somme considérable de cent mille livres, en sus des fonds ordinaires des ponts et

(1) C. 159. Archives de l'Orne.

chaussées et indépendamment d'une diminution de trois cent cinquante mille livres sur la taille. C'était un grand soulagement et un réel bienfait.

En annonçant cette nouvelle à l'intendant, le contrôleur général Orry lui donnait de longues recommandations.

La réduction des 350 mille livres d'impôt ne devra point être faite à chaque taillable comme une sorte de marc la livre. On devra examiner soigneusement les paroisses nécessiteuses et après avoir fixé la portion pour une paroisse ordonner que les 2/3 de la réduction seront appliqués aux petites cotes de cinquante deniers et au-dessous, parce qu'il importe surtout de soulager les journaliers, locataires bordagers et petits métayers.

Quant aux cent mille livres de fonds extraordinaires « l'éta-
« blissement des travaux devra être précédé d'une adjudication.
« L'adjudicataire distribuera des tâches dont le prix sera réglé
« par l'intendant. On doit avoir attention que le prix de la
« journée soit un peu inférieur à celui que paient les laboureurs
« et autres personnes fesant travailler, le Roi ne voulant procurer
« ces secours aux peuples qu'au cas qu'ils ne puissent trouver
« aucune autre occupation (1) ».

Conformément à ces instructions, Perronet dressa le 7 décembre 1739 un état d'emploi des cent mille livres ; des devis furent dressés et des adjudications passées le 1er mars 1740.

On se servit de l'imprimé ordinaire des adjudications en se bornant à ajouter ces mots : « à charge par l'entrepreneur d'employer les pauvres à ces travaux ». De plus, la taxe des adjudications ne fut plus que de 3 deniers pour livre au lieu de 9 deniers.

Les devis comprenaient un article disposant que : « Il ne sera refusé sur les travaux aucun des journaliers qui se présenteront

(1) Lettre d'Orry du 23 septembre 1739.

en état de travailler. On y emploiera même les femmes et les enfants à la tâche en leur donnant le même prix pour la toise cube, afin qu'ils puissent tous vivre en gagnant selon leurs force et travail ».

En 1741, il fut alloué 50 mille livres pour les fonds de charité. Orry renouvela ses instructions de l'année précédente en insistant surtout sur la nécessité de ne prévoir que des travaux habituels aux gens de la campagne et de ne faire travailler qu'à la tâche. « Il ne peut y avoir d'épreuve plus sûre de la misère réelle. L'expérience ayant fait voir que les travaux à la tâche sont déserts partout où il n'y a que des fainéants au lieu qu'on les attire par milliers lorsqu'on les occupe à la journée ».

En fait, ce système bien qu'il ne semble pas parfait et qu'on y aperçoive de nombreux inconvénients, paraît avoir beaucoup mieux réussi que la première méthode de la régie directe. Ce qui est certain, c'est qu'on ne trouve pas trace dans les dossiers de désordres comme ceux qui avaient eu lieu en 1739.

L'année 1741 fut la dernière où la généralité d'Alençon obtint des fonds de charité. Il n'en est plus question en 1742 ; et ainsi que nous l'avons vu, la corvée n'allait pas tarder à reparaître.

## XI. *Police du roulage. — Ordonnances et arrêts sur la matière. — Influence des grandes compagnies.*

Il ne suffisait pas d'avoir construit de belles routes et de solides chaussées ; il était indispensable de parer à leur conservation sérieusement menacée par les habitudes des voituriers et messagers. A peine une route était-elle construite qu'on voyait passer dessus de lourds convois de charrettes à deux roues, pesamment chargées et attelées de 7, 8 et jusqu'à 12 chevaux qui, grattant le cailloutis avec leurs sabots, désagrégeaient toute la chaussée, e à

la place d'une surface bien réglée, ne laissaient après leur passage qu'une masse de pierres en désordre avec deux profonds sillons tracés par les roues.

Ce fut encore une des premières préoccupations de Trudaine de remettre en vigueur les prescriptions concernant la police du roulage qui étaient tombées en désuétude.

Avant d'entrer dans le détail des dispositions qui furent prises à cette époque, nous devons rappeler brièvement celles qui les avaient précédées, cette matière étant croyons-nous fort peu connue.

La première réglementation sur la charge des voitures s'applique seulement à la province de Normandie. C'est un arrêt du conseil d'État du 18 juillet 1670 (1) qui « fait défense à tous « rouliers ou voituriers d'atteler plus de quatre chevaux sur « chaque charrette ou harnois à peine de confiscation desdits « chevaux, charrette, harnois et marchandises ».

Puis l'ordonnance du 23 mai 1718, relative à la grande route de Paris à Orléans qui rappelle une défense antérieure « de « transporter sur cette route plus de cinq poinçons de vin par « voiture à deux roues, et ajoute la défense de charger plus de « trois milliers pesant de telle autre marchandise que ce soit ».

Cette ordonnance avait été précédée d'une minutieuse instruction, car la première intention du conseil avait été de la rendre générale. C'est ce qui ressort d'une circulaire aux intendants en date du 31 juillet 1717 (2) : « Les différens avis de MM. les Intendans, consultés en 1712, Monsieur, pour remédier au mal que « causent aux grands chemins les excessives charges des voitures, « ont porté le conseil à faire rédiger, en conformité de ces avis,

(1) Et non 1660, comme le donne par erreur M. Vignon, t. II, p. 48.

(2) Lettre à l'intendant Barberie des Courteilles. Arch. de l'Orne, C. 114.

« le projet d'ordonnance qu'il vous envoie, lequel il vous prie
« d'examiner et de voir si l'on y a préveu tous les cas....

« Signé : Le duc d'Antin, Beringhen, Larroque ».

L'ordonnance générale ne fut pas rendue, mais celle du 23 mai 1718 fut néanmoins communiquée aux intendants avec la lettre suivante :

A Armainvilliers, le 17 juin 1718.

Le Conseil n'ayant pas été d'avis d'une ordonnance généralle pour régler le poids des voitures dans tout le Royaume dans la crainte de gesner le commerce, le Roy en a rendu le 23 may dernier une particulière pour la grande route d'Orléans, dont j'ay l'honneur de vous envoyer copie. Vous aurez, s'il vous plaît, la bonté d'examiner s'il conviendroit d'en rendre une pareille pour votre généralité ou ce que vous croiriez y devoir changer, augmenter ou diminuer....

Signé : Beringhen.

Le 5 juillet 1718, l'intendant d'Alençon, M. de Courteille, répondit à Beringhen en lui soumettant un projet d'ordonnance, dont nous n'avons pas pu retrouver la minute. Il est à présumer d'ailleurs que ce projet n'eut pas de suite ; et la généralité d'Alençon resta sous l'empire de l'arrest du 18 juillet 1670 (qui, d'ailleurs, n'était nullement observé) jusqu'en 1724 où fut rendue la déclaration du 14 novembre qui faisait défense d'atteler plus de 3 chevaux en été et 4 en hiver sur les voitures à deux roues, laissant d'ailleurs toute liberté aux chariots à quatre roues.

Cette déclaration n'eut pas plus de succès que les ordonnances ou arrests précédents ; et ce qu'il y a de plus singulier, c'est que les intendants eux-mêmes n'en tenaient aucun compte, ainsi qu'on en peut juger par l'ordonnance suivante rendue par M. de Levignen, le 25 avril 1733 :

Étant informé que... les roulliers chargent sur des charrettes à deux

roues attelées de huit, dix et onze chevaux jusqu'à près de sept milliers pesant et rapportent en retour jusqu'à dix poinçons do vin... fesons les plus expresses inhibitions et deffenses de charger sur chaque voiture plus de trois milliers pesant ou plus de six poinçons et d'atteler plus de six chevaux à chaque voiture à l'exception des voitures allant d'autres provinces aux foires de Guibray et de Caen... le tout à peine de 300 livres d'amende, etc.....

Cette ordonnance d'intendant limitant à 6 le nombre des chevaux est comme on voit difficilement conciliable avec la déclaration royale de 1724 qui défendait d'en atteler plus de quatre.

Cependant les ingénieurs se plaignaient à Trudaine de voir leurs chaussées neuves bouleversées par ces charges énormes et le 20 décembre 1743, par une circulaire datée de Versailles, Orry consulta les intendants sur les mesures à prendre.

.. Je me suis fait représenter une déclaration du 14 novembre 1724, dont je vous envoie un exemplaire. Mais je sais qu'elle est peu connue et encore plus mal exécutée. Je vous prie d'en examiner les dispositions avec attention et de me mander si elle a eu quelque exécution dans votre département, quelles sont les causes de l'inexécution et les expédiens que vous croirez les plus propres pour remédier au mal dont on se plaint.... Pour encourager les maréchaussées, je consentiray volontiers qu'on leur destine une partie de l'amende encourue, de laquelle partie il ne seroit fait remise en aucuns cas.

Lallemant répondit le 13 janvier 1744 et le 27 février Trudaine envoie expédition de l'arrêt du 11 février 1744. Cet arrêt reproduit les termes de la déclaration de 1724. Il consacre en outre la compétence des intendants pour juger des délits concurremment avec les trésoriers de France et attribue la moitié des amendes à la maréchaussée.

Trudaine insiste fortement pour qu'on y tienne la main.

...Il sera à propos que vous fassiez imprimer, publier et afficher cet arrêt dans votre département avec une ordonnance d'attache qui fasse

connoître qu'à compter d'un jour que vous limiterez (comme le 1er juillet prochain), il sera tenu exactement la main à l'exécution. Prévenez d'avance toute la maréchaussée et vos subdélégués. Il est inutile de faire rendre de semblables règlemens si on ne tient exactement la main à leur exécution et c'est à quoi je ne doute pas que vous ne pensiez efficacement.

L'intendant se conforma aux ordres qui précèdent et, pendant quelque temps au moins, l'ordonnance fut appliquée, non sans soulever de vives protestations. Mais peu après le relâchement se produisit à l'instigation des ministres eux-mêmes qui ne surent pas résister aux demandes des grands compagnies d'alors, la Compagnie des Indes ou la Ferme générale.

Dès l'affichage de l'arrêt, les réclamations arrivèrent avant même le 1er juillet, date fixée pour l'exécution.

C'est ainsi que, le 31 mai 1744, Trudaine communiqua un premier mémoire présenté par les rouliers et voituriers de Basse-Normandie.

Le 17 juin, il informe l'intendant que les voituriers des messageries ont adressé des remontrances, se disant n'être pas assujettis à l'arrêt sous prétexte qu'ils sont tenus par leur bail d'arriver à jour fixe.

Trudaine ajoute :

Toutes ces représentations, dont je crois devoir vous faire part, parce qu'il peut vous en être fait de semblables, ne m'empêchent pas de penser qu'il est d'une conséquence infinie de ne point faire de distinction en faveur des voituriers des messageries, lorsqu'ils se serviront de voitures à deux roues.

Lallemant de Levignen consulta là-dessus Perronet et M. de La Fresnaye, le subdélégué de Falaise, qui avait dans sa subdélégation la foire de Guibray et la route de Caen.

M. de La Fresnaye, absolument favorable aux rouliers, se

borne dans son rapport à reproduire leurs motifs. Perronet, au contraire, dans un long avis très étudié, s'attache à les combattre et conclut que l'arrêt doit être exécuté aussi bien en Basse-Normandie que partout ailleurs.

Levignen adopta l'avis de Perronet qui reçut l'approbation du ministre.

Mais nonobstant les belles résolutions de Trudaine, l'avis de Perronet et l'appui de Lallemant de Levignen, dès le 14 août, les fermiers des messageries obtenaient du contrôleur général la permission d'atteler 4 chevaux l'été, au lieu de 3 que prescrivait l'arrêt.

Trois mois plus tard, le 8 novembre, le contrôleur général prescrivait de ne point inquiéter les rouliers et voituriers de la compagnie des Indes qui transportent de Lorient les marchandises de cette compagnie.

Une ordonnance spéciale fut même rendue à ce sujet par Lallemant.

Étant nécessaire de procurer toutes facilités pour le transport des marchandises de la compagnie des Indes, dont le prix deviendroit excessif si l'on ne chargeoit sur une voiture que ce que 3 ou 4 chevaux peuvent tirer... fesons deffenses à la maréchaussée et tous autres d'inquiéter lesdits voituriers.....

Ce considérant résume assez bien l'éternelle histoire des relations du gouvernement avec la grande et la petite industrie. Il est nécessaire de procurer toutes facilités aux voituriers de la compagnie des Indes, afin que les objets de luxe qu'elle importe puissent être vendus bon marché ; mais on ne sent nullement la nécessité de procurer de semblables facilités aux cultivateurs qui vont porter leur blé au marché de la ville. C'était déjà la question des grandes compagnies et des tarifs de pénétration.

Plus tard, ce sont les entrepreneurs des voitures à sel (entreprise de la Ferme générale) qui adressent au contrôleur général Orry un mémoire pour être autorisés à atteler sur leurs charrettes autant de chevaux qu'ils en ont besoin.

En transmettant cette demande à Levignen, le 3 avril 1745, Orry le laisse libre de décider la question : « Je vous oberverai « seulement que le service, dont ils sont chargés, ne pouvant « souffrir de retardement, il est juste de leur procurer des facultés « qu'on refuse à d'autres ».

Mais déjà les pétitionnaires avaient fait appuyer leur demande auprès de Lallemant de Levignen par son frère Lallemant de Betz qui lui écrivait le 17 mars 1745 : « Je joins ici mon cher frère « 2 mémoires concernant les voitures des sels et une carte sur « laquelle est tracée les chemins (sic) que l'on prend pour voiturer « les sels dans les différents greniers de votre généralité. Je vous « prie de vouloir bien examiner le tout et permettre que les « voituriers des sels ayent la liberté d'atteler à leurs charrettes le « nombre de chevaux qui leur sont nécessaires pour se tirer des « mauvais chemins. Cecy intéresse le service de la Ferme, la « Compagnie vous sera très obligée de l'attention que vous « voudrez bien faire à sa demande.

« Je suis, mon cher frère, avec les sentimens de la plus tendre « amitié, votre très humble et très obéissant serviteur.

« Lallemant de Betz ».

Consulté par l'intendant, Perronet, dans un rapport du 24 mars, déclare très fermement que si la cour a dessein de faire exécuter l'arrêt de 1744, « on ne doit point avoir de tolérance en aucune façon ». Il reconnaît que la substitution de chariots aux charrettes à 2 roues serait onéreuse pour les entrepreneurs de transport des sels puisqu'ils sont à fin de bail ; mais, ajoute-t-il, c'est

à MM. les fermiers généraux à proroger le dit bail ou à les indemniser dès maintenant.

Lallemant fit preuve d'une certaine habileté et adopta une solution mixte qui, tout en lui permettant de répondre à Orry et à son frère dans un sens favorable aux demandes des fermiers généraux, ménageait dans une certaine mesure les revendications des ingénieurs.

Voici son ordonnance du 4 avril :

Il est permis aux entrepreneurs des voitures des sels pour la fourniture des greniers de cette généralité de faire leurs voitures avec le nombre des chevaux qu'ils jugeront nécessaire, le tout sans tirer à conséquence et vu les ordres de la cour à nous adressés.

Pourvu néanmoins qu'il ne se trouve dans chaque voiture ou charrette que 16 sacs dont le poids est de 192 livres chacun. Et au cas qu'il se trouve un plus grand nombre que seize sacs dans chacune desdites charrettes, les chevaux en seront saisis et mis en fourrière, à moins que les voituriers ne donnent bonne et suffisante caution.

Et comme il est d'usage que les voituriers de ces sels après le dépôt qu'ils ont fait de leur charge dans les greniers vont chercher des marchandises pour les porter en retour dans les païs d'où ils sont partis ; et que sous prétexte de notre permission, ils chargeroient trop considérablement leurs charettes, ce qui seroit contre l'esprit du réglement la maréchaussée arrêtera leurs voitures attelées en retour de plus de 3 chevaux, sauf le cas où elles seroient à vuide.

En juin 1745, l'adjudicataire des bois de Bazoches présenta une demande identique. Elle fut repoussée *de plano*. Il n'était pas fermier général, ni associé de la compagnie des Indes !

Malgré les quelques passe-droits accordés par Levignen à certains privilégiés, il faut reconnaître que cet intendant fit bien appliquer les prescriptions de l'arrêt de 1744. Son collègue de Tours, M. de Lucé, qui était sans doute beaucoup plus coulant, s'étonnait de la rigueur avec laquelle on appliquait dans la

généralité d'Alençon les arrêts sur les voitures et sollicitait Levignen d'accorder aux marchands et voituriers de Tours quelque adoucissement en vue de la Guibray (1).

Levignen répondit très poliment à M. de Lucé, mais n'accorda pas le moindre adoucissement. Aussi Trudaine le complimentait à ce sujet : « Vous devez vous faire honneur, Monsieur, lui écrivait-« il, d'être un des plus exacts à faire exécuter un règlement dont « tout le monde reconnoit la nécessité indispensable ».

## XII. *Affaires diverses. — Alignements. — Ponts à péage — Mémoires scientifiques.*

En dehors des devis et projets de travaux, l'ingénieur avait aussi à instruire quelques affaires se rattachant au service de la voirie. Elles étaient en petit nombre. Il n'intervenait guère dans les questions d'alignements qui étaient le plus souvent tranchées par les trésoriers de France. Le dossier d'une réclamation présentée par le sieur Champdavoine, directeur des carrosses et messageries d'Alençon, nous donne un aperçu général de ce qu'était la Grande-Rue d'Alençon en 1745. Ce pétitionnaire réclamait une indemnité pour le retranchement de deux maisons qu'il possédait dans la Grande-Rue. Sa demande fut repoussée d'après l'avis de Levignen, en date du 13 mai 1745, dans lequel on peut lire :

La plus grande partie des maisons de la Grande-Rue de cette ville, par où passe la vieille route de Bretagne, étant prêtes à s'écrouler par leur vétusté, les officiers du bureau des finances, après en avoir fait la visite, en ont ordonné la démolition ; et comme les propriétaires de ces maisons avoient anticipé considérablement sur la largeur de la rue qui étoit devenue si étroite que deux voitures n'y pouvoient passer ensemble, ce qui incommodoit beaucoup le public, le bureau des finances a ordonné en

(1) Lettre de M. de Lucé du 18 juillet 1745.

même tems que ces maisons seraient reculées ou plutost retranchées conformément au plan qu'il en fait lever ; cette opération a été suivie avec attention depuis trois ans, en sorte qu'une très grande partie de cette rue est actuellemet reconstruite et en règle... Le sieur Champdavoine est dans ce cas.. il possède deux petites maisons dans cette rue... C'est une dépense d'environ deux mille livres pour ce particulier, dont il ne peut prétendre aucune indemnité.

Nous ne voudrions pas critiquer outre mesure cette opinion. Cependant il faut convenir que la législation actuelle est plus libérale. On paie au moins le terrain.

D'autres questions qui revenaient fréquemment consistaient dans le rachat des ponts à péage. Dans un grand nombre de villes, l'entretien des ponts des grandes routes était à la charge du seigneur ou d'une abbaye qui, pour se couvrir des dépenses que cette charge occasionnait, percevaient sur les voyageurs traversant les ponts un « droit de péage et travers ».

Le gouvernement, qui recherchait les moyens de favoriser la circulation en supprimant toutes ces entraves, poursuivait le rachat des ponts ; mais auparavant ils devaient être remis en bon état par les concessionnaires ; et cette condition donnait lieu à de nombreuses visites dont on retrouve les procès-verbaux.

En dehors de ces travaux qui étaient inhérents à sa charge d'Ingénieur, Perronet, dont l'esprit était toujours en éveil sur toutes les questions intéressant les arts et les sciences, ne perdait pas une occasion de chercher à s'instruire et à faire progresser l'industrie mécanique.

Dans les manuscrits de l'École des Ponts et Chaussées, nous avons trouvé toute une série de notes au crayon contenant des renseignements recueillis par lui, de 1738 à 1741, sur le débit, la force motrice et le rendement des divers moulins de la généralité (1).

(1) École des Ponts et Chaussées, Mss. 348

Le 18 novembre 1739, il avait rédigé une « explication de la « façon dont on réduit le fil de léton à différentes grosseurs dans « la ville de L'Aigle en Normandie par le moyen de la fillière, « pour en faire des épingles et différents autres ouvrages ».

Et le 7 janvier 1740, un « mémoire sur la façon dont on « fabrique les épingles à Laigle en Normandie (1) ».

Il adressa ce dernier mémoire à M. de Levignen qui se trouvait en séjour à Paris, au mois de janvier 1740, et lui envoyait en même temps ses vœux de bonne année.

Nous donnons ci-après la réponse de M. de Levignen qui témoigne des bonnes relations qui existaient entre Perronet et lui :

Paris, le 13 janvier 1740.

Je suis bien sensible, Monsieur, aux vœux que vous voulez bien former pour moi à l'occasion de la nouvelle année. Recevez-en, je vous prie, mes remerciemens, ainsi que les assurances du désir que j'ai de pouvoir vous être utile pendant son cours. Je viens de recevoir la manière de fabriquer les épingles que vous avez pris la peine de dresser avec le dessin des machines qui servent à leur fabrication ; il y a là un grand travail et je vous en ay beaucoup de reconnoissance ; je vais porter le tout à M. le comte de Belle-Isle. Mille compliments, je vous prie, à Madame Perronet ; vous connaissez les sentimens avec lesquels je suis, Monsieur, votre très humble et très obéissant serviteur.

DE LEVIGNEN.

Perronet avait conservé les minutes de ses mémoires et il les communiqua en 1760 à Diderot pour l'Encyclopédie et en 1761 à M. Duhamel pour l'Académie des Sciences.

La réputation de Perronet comme un habile ingénieur était des mieux établies. La construction des ponts en bois de Saumur commencés en 1730, ayant donné lieu à un procès entre l'État et l'entrepreneur, le sieur Miette, ce fut Perronet qui fut désigné,

(1) École des Ponts et Chaussées, Mss. 332.

par arrêt du conseil d'État du 12 juillet 1746, pour visiter les ouvrages et donner son avis sur les réparations imputables au sieur Miette.

Ce choix d'un jeune ingénieur de province pour une mission aussi importante dénote bien la confiance qu'il avait su inspirer par ses talents.

La minute de son rapport existe dans les manuscrits de l'École des Ponts et Chaussées. C'est un travail considérable (183 pages in-folio). La première vacation sur place est du 3 octobre 1746 et le rapport est clos à Alençon, le 24 octobre de la même année. Il serait bien à désirer que les experts opérassent de nos jours avec une semblable ponctualité. Cette minute porte des corrections où l'on reconnaît l'écriture du jeune de Voglie, l'élève de Perronet, qui devait plus tard s'illustrer dans les constructions des nouveaux ponts de Saumur. Il fit aussi diverses réparations de peu d'importance aux bâtiments de l'intendance et de la prison ; mais le monument le plus important qu'il ait construit à Alençon est la tour de l'église Notre-Dame, en remplacement du clocher détruit par la foudre en 1744. L'histoire de cette reconstruction mérite un chapitre spécial.

## XIII. *Reconstruction de la tour de l'église Notre-Dame.*

Nous ne discuterons pas du tout la question d'art. Il est indéniable que cette tour massive accolée à une ravissante église gothique forme un disparate choquant.

Tout ce qu'on peut dire à la décharge de Perronet, c'est que d'une part l'ancien clocher en vis, dont on a une petite image dans l'ouvrage d'Odolant Desnos, était pour le moins aussi laid, et en second lieu que l'idée des restaurations, dans le style primitif des ouvrages, est une idée absolument moderne, toute récente et qui n'était venue à l'esprit de personne au XVIII^e^ siècle.

Le goût est sujet à variation en matière d'art. Le style affectionné au XVIII[e] siècle pour les édifices publics peut nous paraître laid. Les contemporains le trouvaient beau ; et personne n'a récriminé que nous sachions contre les façades de Saint-Roch, de Saint-Thomas-d'Aquin et tant d'autres. De même, les Alençonnais trouvèrent leur nouvelle tour superbe et nous ne savons même pas s'ils n'auraient pas eu quelque velléité de démolir la nef et le portail flamboyants qui font aujourd'hui notre admiration pour y substituer des constructions plus en harmonie avec leurs idées architecturales. Heureusement, ils n'eurent pas assez d'argent pour commettre ce sacrilége.

La même faute de goût existe au mont Saint-Michel où, à la suite d'incendies, on a plaqué contre un magnifique vaisseau ogival une entrée pseudo-renaissance du plus déplorable effet.

Cela dit, sinon pour innocenter, tout au moins pour excuser notre ingénieur, suivons le récit des événements :

Voici comment, le lendemain du désastre, Levignen l'annonçait au contrôleur général.

Alençon, le 3 août 1744.

Un orage considérable qui est survenu la nuit du 1[er] au 2 de ce mois a causé bien de l'alarme en cette ville par le malheur qu'il a occasionné. Le tonnerre est tombé sur la pointe du clocher de l'église Notre-Dame qui étoit fort élevé et l'a embrasé, ainsi qu'une partie de cette église. Je m'y suis transporté à 5 heures du matin, aussitôt que l'on s'aperçut du feu, et j'y ai passé jusqu'à 8 heures du soir, afin de donner les ordres nécessaires... l'hôtel de ville n'a ni pompe, ni sceaux, ni crochets, ni aucuns instrumens propres à arrester les incendies... (1).

Le 6 août, il écrit à nouveau au contrôleur général pour lui adresser « le procès-verbal de l'incendie qui en a été dressé par « le sieur Perronet, ingénieur du Roy en ce département, qui

(1) Arch. de l'Orne, C. 249.

« m'a été d'une grande utilité pour arrester les progrès du feu « en conduisant les ouvriers que j'y ai employés (1) ». Il sollicite en même temps des secours pour la réparation du désastre, la succursale (Saint-Léonard) étant beaucoup trop petite pour une ville de 25,000 âmes. « Il est constant, dit-il, que les habitants « ne sont point en état de contribuer par imposition au rétablis- « sement de leur église paroissiale. Ils sont pour la plupart dans « une misère extrême et les autres ont des fortunes si bornées « qu'ils ne se soutiennent que par une grande économie ».

Cette première demande fut suivie d'autres de plus en plus instantes et pendant sept mois Levignen multiplie ses démarches et ses suppliques. Il écrit au Roi, à la Reine, à M. le duc d'Orléans, à tous les ministres ; il essaie d'intéresser au sort de la ville d'Alençon des personnages influents, M. le comte de Tessé, M. l'ancien évêque de Mirepoix. Peine perdue, efforts inutiles ; on lui distribua force promesses pour l'avenir, l'eau bénite de cour fut prodiguée largement ; aucun subside ne fut accordé.

Pendant cette période d'attente des secours du gouvernement, une complication de politique intérieure venait se greffer sur le reste. Le curé de Notre-Dame, Messire Bourget, était entré en lutte ouverte avec l'intendant Lallemant de Levignen.

Dès les premiers mois, le curé crut reconnaître que la cour n'accorderait rien, et il demanda qu'on prit le parti énergique d'imposer tous les habitants pour la reconstruction de l'église.

Cette démarche contrariait vivement Levignen qui ne désespérait pas de réussir à arracher quelques fonds au contrôleur général ; et il est évident que le curé, en admettant la possibilité de l'imposition, sapait par la base toute l'argumentation de Levignen fondée sur la misère générale des Alençonnais.

(1) Nous n'avons pas pu retrouver la minute de ce procès-verbal.

Cette lutte arriva a un degré de violence, dont on pourra juger par la lettre suivante que Levignen écrivait à l'évêque de Sées (Néel de Cristot), le 9 novembre 1744.

Après s'ètre plaint amèrement de l'attitude du curé qui lui a écrit deux lettres impertinentes et qui, le jour de la Toussaint au prône, n'a pas craint, en présence même de l'intendant, de prêcher violemment contre lui, Levignen ajoute :

A mon égard, il m'est fort indifférent que le curé rentre ou non dans son église, je ne veux aucune discussion ni me compromettre avec lui et ne puis me mesler de choses qui ne me concernent point. Je le connaissais pour un esprit brouillon, je ne pouvais m'imaginer qu'il manquât de bonne foi ; mais je vois à présent que c'est une beste maligne que j'aurai soin à l'avenir de contenir dans le respect qu'il me doit (1).

Cette lettre nous a paru curieuse à citer. Beaucoup de personnes s'imaginent en France, dans tous les partis, que l'idée de la suprématie du pouvoir civil sur l'autorité ecclésiastique date de 1789, et tandis que les uns regrettent le changement de régime, parce qu'ils s'en croient diminués, les autres s'en félicitent et lui attribuent le mérite d'avoir remis le clergé à sa place. On voit par le passage que nous venons de rapporter combien cette opinion est erronée, et sur quel ton les intendants de Sa Majesté savaient à l'occasion relever les écarts de certains ecclésiastiques.

Cependant Levignen, ayant épuisé toutes les supplications et comprenant qu'il n'obtiendrait rien du trésor royal, se résigna bien qu'à regret à l'imposition des habitants.

Le 5 mars 1745 eut lieu la première délibération des habitants. « Ils furent réunis au son de la cloche dans la grande salle du palais, où étant assemblés en grand nombre, M. l'Intendant leur déclara que les secours promis paraissant éloignés, il était nécessaire de rétablir le service divin en rentrant dans la

(1) Arch. de l'Orne, série C. 249.

règle et que le moyen le plus convenable paraissait être celui de l'imposition. A quoi les habitants acquiescèrent, faisant seulement observer par l'organe de Me Paul Bourdon, procureur du Roi et syndic de la ville, qu'il serait bon et même nécessaire que lors du procès-verbal qui sera fait de la visite de l'église on distinguât ce qui tombe en charge aux gros décimateurs de ce qui sera à celle des habitants. Dont acte ».

« Et sur-le-champ, M. l'Intendant a nommé d'office, pour procéder à la visite de l'église et dresser les devis et détails estimatifs de la dépense de reconstruction, le sieur Perronet, ingénieur du Roi en cette généralité. »

En exécution de cette première résolution, Perronet procéda à la visite de l'église qui dura cinq jours, du 29 mars au 2 avril, et en dressa le procès-verbal.

Ce document ne contient pas moins de 50 pages in-folio. Il débute ainsi :

Nous, soussigné, Louis-David (1) Perronet, ingénieur des ponts et chaussées de la généralité d'Alençon, en conséquence des ordres de M. de Levignen, intendant de ladite généralité, qui nous ont commis d'office... nous nous sommes transporté, ce jourd'huy 29 mars 1745, à ladite église Notre-Dame, après avoir prêté le serment usité par devant M. l'Intendant, où étant arrivé et après avoir attendu que les formalités ordinaires ayent été remplies et que les parties intéressées ayent fait leurs soutiens dont et du tout il a été dressé acte par devant Me du Fougeray, subdélégué de M. l'Intendant, ce qui a occupé jusqu'à l'heure de midy, nous avons été obligé de remettre la continuation du présent procès-verbal du consentement de toutes les parties à 2 heures après-midy et nous nous sommes retirés.

Les formalités « ordinaires » étaient en effet fort longues ; chacun des gros décimateurs ayant fait des réserves spéciales longuement expliquées.

(1) Voir l  note page 94, au sujet de ces prénoms.

Nous relevons dans la suite du procès-verbal les passages suivants qui donnent la description de l'ancien clocher en charpente et couvert en ardoises.

Pour estre en état de connoistre les mesures de ce clocher, d'en détailler la construction et en donner une idée dans notre présent procès-verbal, autant qu'il est possible de le faire, vu qu'il n'en est resté aucun vestige, nous avons fait venir les ouvriers qui ont travaillé à sa réparation avant l'incendie, l'un desquels nommé Jacques Gaudré dit la pensée, maistre charpentier en cette ville, nous a assuré avoir une parfaite connoissance des mesures et de la construction de ce clocher, auquel il a fait plusieurs fortes réparations et qu'il devoit même reconstruire en son entier. Il résulte des instructions que nous en avons prises que ce clocher avoit 140 pieds de hauteur du dessus des quatre murs précédens, lesquels étant élevés de 58 pieds, le tout devoit avoir 198 pieds du pavé de l'église, jusqu'au pied de la croix, ce qui s'est confirmé par Louis Fresnay, lequel nous a assuré que feu son père qui avoit recouvert le clocher en son entier, l'an 1712, lui avoit dit qu'il étoit élevé de 200 pieds sur le pavé de l'église jusqu'à la croix.

— Ce clocher avoit par bas toute la largeur des 4 murs jusqu'à 9 pieds de hauteur qu'il se trouvoit réduit à 22 pieds en quarré sur huit pieds de hauteur, ce qui formait l'étage du beffroy où étoient placées les cloches.

Sur ce beffroy, le clocher étoit à 8 pans et étoit tors jusqu'à la lanterne qui se trouvoit placée 90 pieds au-dessus, laquelle lanterne avoit sept pieds de haut formant saillie d'environ 18 pouces de la partie inférieure et portée avec courbes appliquées contre les chevrons dessus et dessous. Le reste de la flèche en prolongement de la pente de la partie inférieure étoit aussy octogone, mais sans être torse.

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

Pour mieux savoir si les mesures indiquées ci-devant étoient véritables, nous avons fait un dessin du clocher suivant icelles et l'avons ce jourd'huy représenté à l'assemblée présente, laquelle est convenue unanimement que ce dessin que nous avons joint au présent (1) procès-verbal ressembloit parfaitement à l'original.

Ce clocher menaçoit ruine au sentiment de plusieurs ouvriers dès l'an

(1) Ce dessin a malheureusement disparu. Peut-être est-ce lui qui a servi à Godard pour faire le bois de la vignette qui se trouve au tome II des *Mémoires historiques* d'Odolant Desnos.

1734 et la ville ayant dessein de connoître le prix qu'il en pouvoit coûter pour sa construction, s'assembla le 10 août 1734 et le nommé Gaudré ci-présent, sollicité de s'en charger au moindre prix, consentit à le reconstruire ainsy qu'il étoit moyennant 10.000 livres, tous les anciens matériaux qu'il estimoit 3.000 livres, devant retourner à son profit et comme il estimoit la démolition 500 livres, le total faisoit 12.500 livres.

Nous ajouterons en cet endroit où finissent nos observations sur le dommage causé par l'incendie que le portail, les bas costés, la nef et les chapelles collatérales, ainsy que la chapelle du Rosaire et les deux chapelles qui la joignent, sont d'une architecture gothique et que le reste composé de la croisée de l'église et des 4 piliers et murs qui forment cette croisée et le chœur (excepté la voûte), sont d'une architecture romaine participante du gothique et de plus ancienne construction que la précédente.

A la suite de cette visite, Perronet se mit à l'ouvrage et à la date du 21 mai il présenta le devis des réparations à faire.

Voici comment dans ce devis il explique la substitution d'une tour à l'ancien clocher :

Les murs précédents portoient un clocher de charpente recouvert d'ardoises et élevé de 140 pieds au-dessus de ces murs ; mais comme cette grande élévation l'expose également à être détruit par le feu du ciel et qu'en réduisant ce clocher à une moindre hauteur, il ne se trouveroit plus avoir la proportion convenable pour la largeur qu'il doit avoir au bas, il est préférable de construire au même endroit une tour ou clocher quarré de maçonnerie, terminé d'un comble en forme de dôme, et dont la dépense soit à peu près équivalente à celle de la reconstruction dudit clocher de charpente, puisqu'il sera moins exposé à être incendié et que supposé que cet accident vînt à arriver, on perdroit encore moins, vu la quantité de charpente bien moins considérable qui entrera à la dernière construction.

On peut encore ajouter que ce nouveau clocher, tel qu'il a esté projetté, décorera mieux l'église que ne le fesoit l'ancien, que le beffroy en sera plus élevé et qu'il est également de l'intérêt des habitans et des gros décimateurs de le faire construire.

Ce devis montait à 43.223 livres, dont 30.387 livres pour le compte des habitants et 12 896 livres pour celui des gros décimateurs.

Il fut approuvé par les gros décimateurs et par les députés des habitants qui ont paraphé chaque page et signé à la fin : Bourget, curé ; François Esnault ; Duperche, prieur d'Alençon ; Duval des Essarts ; Leconte Delavérerie ; Bourdon ; Leconte ; R. Morel.

Le projet étant dressé et approuvé, il n'y avait plus qu'à le mettre en adjudication. Celle-ci fut annoncée non-seulement dans les principales villes de la généralité, mais encore dans celles des généralités voisines.

Voici la teneur de l'affiche :

AVIS AU PUBLIC

L'on fait sçavoir qu'il sera procédé le mardy 16 novembre 1745, neuf heures du matin, devant M. l'Intendant d'Alençon, en son hôtel à Alençon, à l'adjudication au rabais des ouvrages à faire tant à la charge des habitans d'Alençon que des gros décimateurs pour la reconstruction et réparation du dommage causé le 2 aoust 1744 par le feu du ciel à l'église Notre-Dame de ladite ville, conformément au devis qui en a été fait par le sieur Perronet, ingénieur du Roy, le vingt-un mai dernier, dont on prendra communication chez luy, ainsi que des dessins qui y sont relatifs pendant la quinzaine qui précèdera l'adjudication. Toutes personnes au fait desdits ouvrages (1) seront reçues à mettre au rabais, à la charge de se conformer aux clauses du devis et de l'adjudication comme aussi de fournir bonne et suffisante caution pour la garantie de la solidité de l'ouvrage duquel l'adjudicataire sera payé à mesure du progrès de son travail, à l'exception du cinquième du prix de ce qui se trouvera fait lors de chaque paiement, dont retenue sera faite successivement jusqu'après la perfection et réception du total. A Alençon, ce 16 septembre 1745.

Le 12 novembre 1745 (4 jours avant l'adjudication), Perronet rédigea des clauses supplémentaires qui, n'étant pas au devis, furent acceptées par les entrepreneurs présents :

Boullard, Lelièvre, Hercé, Jacques Gaudré, Louis Mazcé (de la compagnie d'Alençon) ;

(1) Il n'est pas exigé de certificat ; mais on était encore sous le régime des corporations ; et le fait d'être membre d'une compagnie en tenait lieu.

Viguesney, Gerboux, Mosnson, Lefort, Besnon (compagnie de Caen) ;

Gervais de la Prise, Massé, L. Massé, Chabot, Chantepie, Gravier, Laullan (compagnie du Mans) ;

Jean Barjolle, P. Levaillant, Jacques Hélier (compagnie de Rouen).

Le détail estimatif fut en même temps augmenté et porté à une somme totale de 48.918 livres 9 deniers, savoir pour les habitants 34.401 livres 3 deniers et pour les gros décimateurs 14.517 livres 5 deniers.

Cette adjudication ne tut pas fictive comme celles des travaux ordinaires. Le procès-verbal en est très détaillé. Il constate que l'affiche a été apposée par trois différents jours de marché dans les villes de : Alençon, Sées, Argentan, Falaise, Lizieux, Orbec, Bernay, Conches, Verneuil, Châteauneuf, Laigle, Mortagne, Bellesme, Nogent-le-Rotrou et Domfront, comme aussi dans celles de Rouen, Caen, Orléans, Chartres, Tours, Le Mans, Laval et Mayenne.

Les rabais ne pourront être moindres que 200 livres.

On commence par mettre au rabais en partant de 48.918 livres et on arrive à 43.000 livres mis par Lelièvre et compagnie d'Alençon.

Puis : « Et attendu que ledit Lelièvre et compagnie d'Alençon, avant d'allumer des feux au nombre de trois, nous auroient requis de leur accorder le bénéfice du feu, avons fixé à leur avantage la moins ditte à 200 livres, celle d'après à 400 livres et la troisième à 600 livres. Et ayant fait allumer 3 feux, le 1er et le 2e se seroient éteints sans rabais.

« Au 3e et dernier feu par ledit sieur Jean Barjolle et compagnie de Rouen, lesdittes réfections ont été mises au rabais à 42.400 livres et par ledit René Lelièvre et compagnie d'Alençon à 42.200 à cause du bénéfice du feu.

« Par ledit sieur Jean Barjolle et compagnie de Rouen à 41.600 livres et par ledit Lelièvre et compagnie d'Alençon à 41.400 livres à cause du bénéfice du feu.

« Et ledit 3e feu s'étant éteint sans que personne ait mis au rabais.... Nous, maistre des requêtes et intendant susdit, avons adjugé à René Lelièvre, etc. ».

En somme, chaque compagnie s'était syndiquée : Lelièvre représentait Alençon et Barjolle, Rouen ; Caen était représenté par Besson et Le Mans par Jean Macé. Ces 2 derniers s'étaient arrêtés dès les 1ers rabais.

Les travaux étaient donc restés à Lelièvre à 41.400 livres, mais le 19, Levignen recevait une requête de Barjolle, exposant que Lelièvre n'avait point fourni dans les 24 heures la caution bourgeoise de 20.000 livres à laquelle il était tenu et concluant à ce que les travaux lui fussent adjugés à lui, Barjolle, à 41.400 livres, sauf à condamner Lelièvre de lui payer les 200 livres de perte dues à son fol rabais.

En marge est écrit, soit communiqué à René Lelièvre et compagnie d'Alençon pour répondre devant nous dans les vingt-quatre heures, etc... 19 novembre 1745, de Levignen.

En même temps, Barjolle cite Lelièvre à comparaître devant l'intendant, le 20 novembre, à midi.

Avant de statuer, Levignen voulut consulter les gros décimateurs et les syndics des habitants qui, par un avis du 7 décembre 1745, appuyèrent la requête de Barjolle.

Lelièvre fit défaut et Levignen rendit une ordonnance le 7 décembre, adjugeant les travaux à Barjolle pour 41.600 livres, donnant défaut contre Lelièvre et le condamnant à verser 200 livres de fol rabais aux mains du sieur Leconte, receveur nommé par les habitants, le condamnant à payer les frais légalement faits par Barjolle, suivant la liquidation qui en sera, par nous, faite sur les mémoires qu'il nous présentera.

Cette adjudication fut approuvée par arrêt du conseil du 11 janvier 1746. Tout était parfaitement en règle et Barjolle commença son travail.

Ainsi qu'on pouvait s'y attendre dans des travaux de cette nature, il devait y avoir pas mal d'imprévus. Ainsi les deux piliers du côté de la nef, qui avaient paru suffisamment bons lors de la première visite, ne furent plus jugés tels quand les démolitions achevées et les décombres enlevés, on put mieux juger de leur état.

La situation fut signalée à Levignen par une requête des entrepreneurs Barjolle et Levaillant et, le 17 avril 1746, Perronet, sur l'ordre de l'intendant, les visita et reconnut que le parement seul était en pierre de hertré de 8 à 9 pouces au plus de lit qu'on pouvait détacher ces pierres plaquées avec le pied et sans effort du moëllon intérieur et que dès lors on devait les reconstruire.

Ce procès-verbal est suivi d'un devis estimatif (20 avril 1746) montant à 5.970 livres à la charge des habitants, parce qu'il s'agissait des piliers du côté de la nef.

Le 26 avril 1746, nouveau devis estimatif des ouvrages à faire par augmentation montant à 16.867 livres pour le « ralongement de 24 pieds et l'élargissement de 2 pieds au chœur ».

Le 29 avril 1746, délibération des habitants qui approuvent toutes ces augmentations.

Le 10 mai, Barjolle et Levaillant remontrent à Levignen que les deux piliers côtés du chœur ne sont pas plus solides que les deux précédents et ordonnance à Perronet de les visiter. Mais cette fois il s'agissait de MM. les gros décimateurs (au reste, il fallait bien prendre ce parti puisque le chœur devait être élargi de deux pieds, il ne pouvait reposer sur un trapèze). Nouveau procès-verbal et devis estimatif en présence de MM. les gros décimateurs qui consentent à cette reconstruction à leurs frais, ci 2.317 livres. . . . . .

L'adjudication eut lieu le 2 juin 1746 et fut approuvée par arrêt du conseil du 21 juin pour 25.144 livres montant des trois devis ci-dessus, aux mêmes Barjolle et Levaillant. On ne pouvait pas raisonnablement les adjuger à d'autres et cette fois l'adjudication par concurrence ne fut qu'un simulacre.

Au bas de tous les devis estimatifs par augmentation, Perronet faisait signer à Barjolle et Levaillant qu' : « ils s'engageaient à « s'en rendre adjudicataires aux prix du devis à la première « sommation verbale qui leur en serait faite ».

La reconstruction des deux chapelles à droite et à gauche du chœur, dites chapelle de la Charité et chapelle du Rosaire, donna lieu à deux devis supplémentaires, le 4 juillet 1746. Devis de 9.908 livres pour rallongement de la nouvelle chapelle de la Charité à droite et joignant le chœur de l'église pour la construction d'une arcade sous cette chapelle, qui doit servir au passage des voitures par la rue de la Poterne et pour la construction extérieure de l'escalier de la grande sacristie sur le cimetière en place de celui que l'on devait faire intérieurement.

Adjudication du 10 août 1746 (simulée) et approuvée par arrêt du conseil du 6 septembre suivant.

Devis du 18 novembre 1747 pour la reconstruction de la chapelle du Rosaire, dressé à cette date par Perronet à Alençon, qui signe architecte et ingénieur des ponts et chaussées de France (1), montant à 10.425 livres.

Adjudication (simulée) le 28 novembre suivant, approuvée par arrêt du conseil du 19 décembre 1747.

Ce sont les derniers devis augmentatifs que nous trouvions au dossier. Mais le règlement des travaux devait soulever de grosses

(1) Depuis le mois de février 1747, Perronet n'était plus ingénieur d'Alençon ; mais il continua de Paris la direction de ce travail et fit de fréquents voyages pour sa surveillance.

difficultés. Ce furent d'abord les entrepreneurs Levaillant et la veuve Barjolle (Barjolle était décédé au cours des travaux) qui introduisirent un mémoire de réclamation pour travaux imprévus montant à 44 424 livres 19 sols 10 deniers. Chaque réclamation est discutée en marge par Perronet, qui propose de leur accorder 22.215 livres. Ce règlement fut accepté, le 21 avril 1751, par les entrepreneurs et agréé par les habitants et les gros décimateurs à l'exception du sieur du Perche, prieur d'Alençon, qui introduisit une instance devant l'intendant pour protester contre le choix de Perronet pour régler les comptes. Débouté par Levignen de sa demande, le prieur du Perche appela devant le conseil d'État qui le condamna définitivement par un arrêt du 8 février 1752. Au cours de ce procès, Perronet reçut une marque bien flatteuse de la confiance et de l'estime qu'il avait su inspirer aux habitants d'Alençon.

Dans une enquête faite par Bourdon de Launay, subdélégué d'Alençon, le 18 mai 1751 « ont comparu MM. les Maire et « échevins de la ville d'Alençon qui, au nom des habitans, pro« testent contre la demande du sieur du Perche, déclarant qu'à « leur égard ils s'en tiennent à ce qui a été décidé par le sieur « Perronet, dont ils connaissent la capacité et la probité ».

La réception définitive ne fut prononcée que le 19 avril 1753 (1).

Le gros œuvre de la reconstruction avait coûté, si on additionne les devis successifs, la somme totale de 116.610 livres.

Outre le gros œuvre, il y eut à dresser et à faire exécuter un assez grand nombre de projets de détails. Ce furent d'abord les stalles dont Perronet donna un plan qui n'eut pas le don de plaire au turbulent curé Bourget. Le travail était alloué au nommé Cholet, menuisier, qui avait commencé à l'exécuter.

(1) École des Ponts et Chaussées, Mss. 2899.

Aussitôt Bourget lui interdit l'entrée de l'église pendant que l'intendant lui intime l'ordre de continuer sans désemparer. Bourget alors furieux fait faire sommation par huissier au pauvre Cholet d'avoir à cesser ce travail « irrévérencieux » sous les peines les plus graves. Cholet, intimidé, s'arrête et Levignen le menace de le mettre au cachot.

C'était une terrible situation ; il faut en convenir. Cholet prit le seul parti qui convînt à un menuisier normand ; il tomba malade, et pendant ce temps l'intendant et le curé purent discuter à loisir. Voici un échantillon du style épistolaire de Messire Bourget :

Le 30 aoust 1749.

Monsieur, c'est avec un regret infini que je me suis déterminé à vous contredire ; mais bien instruit des maximes ecclésiastiques et comparant le respect dû à Jésus-Christ, Fils de Dieu, Notre Rédempteur, avec l'agrément d'un chœur, j'ai pris le parti de Saint Jean-Baptiste de dire par huissier : *Non licet.*

Nous aurions bien voulu pouvoir renseigner le lecteur sur les motifs et aussi sur la conclusion de cette lutte mémorable ; mais (ceci n'est peut-être pas le moins curieux de la chose) après avoir lu tout le dossier de cette grave affaire des stalles, il nous a été impossible de découvrir pourquoi on se disputait. Qui eut raison ? Qui eut tort ? autre mystère.

En tout cas devant l'opinion publique, ce fut l'intendant qui eut gain de cause et, le 8 juin 1751, les habitants d'Alençon, s'étant réunis et après avoir entendu un discours de M. J.-B. Demées, avocat, procureur du Roy, syndic de la ville, exprimèrent dans leur délibération leur reconnaissance à M. de Levignen pour les peines qu'il s'était données pour la reconstruction de l'église et décidèrent la fondation à perpétuité de trois messes basses pour M. et M^me^ de Levignen, l'une le jour de la fête de

l'Assomption à l'autel de la Sainte-Vierge, la seconde le jour et fête de Saint-Louis à l'autel de Saint-Louis et la troisième à la chapelle de la Charité le lendemain de la commémoration des morts.

Ainsi Messire Bourget dut prier officiellement pour son vieil ennemi.

Outre les stalles dont le marché s'est trouvé perdu au milieu de toutes les contestations survenues à leur propos, on trouve les marchés suivants :

« 25 avril 1746, Jacques Chapelain, menuisier à Argentan, pour la menuiserie du baldaquin : 1 200 livres plus 24 livres de pot de vin

« 9 mai 1746, Jean-Charles Paulet, sculpteur à Rouen, pour la sculpture du baldaquin : 1.860 livres

« (Diverses dates), Bouchard, doreur à Alençon, pour la dorure des sculptures du baldaquin : 1.932 livres 15 sols 6 deniers plus 30 livres de pot de vin.

« Suzanne, sculpteur à Paris, pour le groupe ou descente de croix du maître-autel : 520 livres.

« 13 mars 1746, Maurice Pierrelet, marbrier à Laval, pour la construction d'un autel en forme de tombeau et de fonts baptismaux : 2.400 livres.

« 11 octobre 1749, René et Jacques Gaussin, pour la voiture des marbres de l'autel de Laval à Alençon : 470 livres.

« Le couvercle des fonts baptismaux a été payé 320 livres à Jean-Gabriel Dugué, maître fondeur à Paris.

« Deux bénitiers, fournis par Maurice Pierrelet, ont coûté 220 livres et un pied de lutrin a coûté 225 livres.

« La fourniture du marbre, pour le pavé du sanctuaire, a coûté 300 livres payés à M. Henry de Hébert, écuyer, propriétaire des carrières.

« Le transport de ces pavés de marbre a coûté 52 livres et Jean Robert a reçu pour le pavage des marches : 626 livres.

« Il a encore été payé à M. Ruel, maître de la forge de Saint-Denis, pour 5.188 livres de fer : 548 livres 18 sols.

« A Dufresne, maître serrurier à Alençon, pour la grille du sanctuaire et les ferremens du baldaquin : 400 livres 12 sols 4 deniers.

« A Lalignel, maître serrurier à Alençon, pour les deux grilles d'appui du sanctuaire : 360 livres. »

## XIV. *Nomination de Perronet à Paris.*

Le récit des événements de la reconstruction de l'église nous a entraîné au-delà des limites de notre récit ; car ils se sont terminés après le départ de Perronet pour Paris. Ce fut un arrêt du conseil du 14 février 1747, qui le nomma directeur du bureau des dessinateurs.

Nous croyons devoir le reproduire intégralement :

Le Roi ayant jugé à propos d'ordonner depuis trois ans aux inspecteurs et ingénieurs des ponts et chaussées de travailler et faire travailler sans discontinuation à la levée des plans et cartes de toutes les routes, grands chemins et chemins de communication dans l'étendue des provinces et généralités, chacun pour ce qui le concerne, et d'envoyer lesdits plans ainsi levés au sieur contrôleur général des finances, pour sur ses ordres et sur ceux du sieur intendant des finances ayant le détail des ponts et chaussées, être mis au net pour en former ensuite des recueils par chaque généralité, auxquels on puisse avoir recours lorsqu'il s'agira de projeter de nouveaux ouvrages pour parvenir de plus en plus à la perfection des grands chemins si avantageux au commerce ; et Sa Majesté étant informée qu'il est nécessaire de proposer un sujet capable pour avoir la garde de tous ces plans, les faire mettre au net, en faire faire des copies et suivre tout cet ouvrage et en même tems former des jeunes gens pour le dessin et les autres sciences qui puissent les mettre en état de remplir par la

suite les places d'ingénieurs des ponts et chaussées, elle aurait cru ne pouvoir faire un choix plus convenable que du sieur Perronet, commis depuis dix années en qualité d'ingénieur des ponts et chaussées de la généralité d'Alençon, et qui a rempli ses fonctions à la satisfaction de Sa Majesté. A quoi voulant pourvoir, ouï le rapport du sieur de Machault, conseiller ordinaire au conseil royal, contrôleur général des finances ;

Le Roi étant en son conseil a commis et commet le sieur Louis-David (1) Perronet, ingénieur des ponts et chaussées de la généralité d'Alençon, pour, en la même qualité d'ingénieur des ponts et chaussées, avoir, sous les ordres du sieur contrôleur général des finances et sous ceux du sieur intendant des finances chargé du détail desdits ponts et chaussées, la conduite et inspection des géographes et dessinateurs des plans et cartes, instruire lesdits dessinateurs des sciences et pratiques nécessaires pour parvenir à remplir avec capacité les différents emplois desdits ponts et chaussées et avoir la garde et le dépôt desdits plans, cartes et mémoires y relatifs : voulant en outre, Sa Majesté, que ledit sieur Perronet puisse avoir en qualité d'ingénieur la conduite et inspection des travaux et ouvrages des ponts et chaussées soit dans la généralité de Paris, concurremment avec les sieurs inspecteurs généraux desdits ponts et chaussées, soit dans les autres généralités du Royaume, concurremment avec les ingénieurs d'icelles, dresser ainsi qu'eux les devis et marchés sur lesquels lesdits ouvrages seront publiés et adjugés, délivrer les certificats et procès-verbaux de réception sur lesquels, ainsi que sur ceux desdits inspecteurs et ingénieurs, les mandemens des trésoriers de France pour la généralité de Paris et les ordonnances des commissaires départis par les autres généralités, seront expédiées aux adjudicataires soit à compte ou pour parfait paiement de leurs adjudications, le tout suivant les ordres et instructions qui en seront donnés au sieur Perronet par ledit sieur contrôleur général des finances pour chacun des ouvrages dont l'inspection lui sera confiée : le tout aux appointemens de 3 000 livres, dont le fonds sera annuellement fait dans les états des ponts et chaussées au chapitre des charges de la recette générale et dont ledit sieur Perronet sera payé, sur ses simples quittances en la manière ordinaire, à compter du jour et date du présent arrêt, sur lequel toutes lettres nécessaires seront expédiées.

Suivent les lettres patentes (2).

(1) En marge est écrit : Le vrai nom de baptême est Jean-Rodolphe, ce qui a été réformé par sentence de M. le lieutenant civil du 21 février 1780.

(2) Archives du Ministre des Travaux publics. Collection Poterlet. — Vignon (II, p. j.. 151).

Perronet restait ingénieur, mais dans une situation singulièrement agrandie. Dans la généralité de Paris, on lui attribuait les mêmes fonctions qu'aux inspecteurs généraux et il est à croire que, si on ne lui en donna pas dès cette époque le grade, c'est qu'il n'avait alors que 39 ans. Il n'était pas d'ailleurs limité à la seule généralité de Paris, mais l'arrêt portait qu'il pouvait exercer ses attributions dans toutes les généralités du Royaume, concurremment avec l'ingénieur en service dans chacune d'elles. Aussi pouvait-il signer ses devis : ingénieur des ponts et chaussées de France ; et lui seul pouvait prétendre à un pareil titre.

Nous donnerons, en terminant, les lettres par lesquelles Trudaine accrédita auprès de Levignen le successeur de Perronet à Alençon, Chollet de Belle-Isle.

Dans une première lettre du 22 février 1747, il prévient Levignen du choix fait par le contrôleur général et il ajoute : J'espère que vous aurez lieu d'être aussi content de ce nouvel ingénieur que vous l'avez été de son prédécesseur.

Le lendemain 23 février, il confirme cette première lettre par une seconde confiée à Chollet de Belle-Isle lui-même :

Le 23 février 1747.

Monsieur,

Le sieur Chollet de Belle-Isle, qui a l'honneur de vous remettre ma lettre, est celui que M. le Contrôleur général a nommé pour succéder au sieur Perronet et servir sous vos ordres en qualité d'ingénieur des ponts et chaussées de votre généralité. Il y a longtems qu'il sert tant dans les turcies et levées que dans les ponts et chaussées en qualité de sous-inspecteur et toujours à la satisfaction de ses supérieurs.

J'ay lieu d'espérer que vous en serez également content et que vous voudrez bien l'honorer de votre bienveillance.

Sur les bons témoignages que le sieur Perronet m'a donnés du sieur de

Voglie et de l'envie qu'il a de bien travailler, j'ay cru devoir le placer sous-inspecteur dans la généralité de Paris (1).

Voici maintenant la réponse de Levignen :

Paris, le 6 mars 1747.

Monsieur,

Je suis persuadé que le sieur de Belle-Isle, qui remplace le sieur Perronet dans mon département, s'appliquera avec le même zèle à remplir ses fonctions. . . . J'auray pour lui, Monsieur, les mêmes égards que j'ay eus pour son prédécesseur et je chercherai à l'obliger dans les occasions qui pourront se présenter.

Je suis, etc.

On voit avec quelle sollicitude Trudaine s'occupait des ingénieurs. Un corps qui avait à sa tête un tel administrateur, doublé d'un ingénieur comme Perronet, ne pouvait manquer de devenir grand. Il le fut en effet dès cette époque, et s'il a conservé de nos jours un certain renom dont nous avons bien le droit d'être fiers, n'oublions pas d'en reporter le premier mérite aux ingénieurs du XVIII[e] siècle. Gardons pieusement la mémoire de ces hommes qui, par leur rigide probité plus encore que par leurs talents, ont fondé l'honneur du métier et la stabilité du corps.

H. CHEGUILLAUME.

Alençon, le 31 décembre 1890.

(1) Perronet n'oubliait pas ses anciens collaborateurs.

Duchesne fut plus tard sous-ingénieur à Paris, puis ingénieur de la généralité de Poitiers.

Lallié, sous-inspecteur à Paris, ingénieur de la généralité de Lyon, puis inspecteur général.

De Voglie, sous-inspecteur à Paris, ingénieur de la généralité de Tours, puis inspecteur général.

# TABLE

—

---

Alençon. — E. Renaut-De Broise

